Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 257

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 februari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 26 november 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **luchtvaart**.
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

kst-31936-257
ISSN 0921 - 7371
'➚s-Gravenhage 2015

Voorzitter: Harbers
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Elias, Graus, Harbers, Van Helvert, Leenders en Van Meenen,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 14.30 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. We hebben spreektijden afgesproken van maximaal vijf minuten per fractie. Ik stel voor dat we een aantal van twee interrupties per fractie hanteren.

De heer **Elias** (VVD): Dat zou mij redelijk lijken als de tafel helemaal vol zou zitten, maar voordat dit het geval is, denk ik dat we wel wat meer interrupties mogen krijgen.

De **voorzitter**: We beginnen met twee. Het woord is aan de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Zoals u weet, woon ik op 500 meter van de Duitse grens. Voordat ik hierheen kwam, vroeg ik aan onze oosterburen of zij nog wat goed nieuws hadden dat ik kon vertellen in mijn eerste AO. Duitsland heeft daarop geantwoord dat het tarief voor overvliegen is gedaald naar 20,7%. Dat is natuurlijk nog steeds vrij hoog, maar het is in ieder geval een succesje.
Ik begin met de transformatie bij Schiphol. In het Aldersakkoord zijn afspraken gemaakt over bebouwing en luchtvaart. De basisgedachte is dat we niet willen bouwen op plaatsen waar dat nu of in de toekomst tot klachten kan leiden. Omdat het om bewoners, luchtvaart en bouwen gaat, is zorgvuldigheid van essentieel belang, zeker waar nu bebouwing staat en men zoekt naar nieuwe bestemmingen. De consequenties zijn groot. Sommige gemeentes mogen zelfs niet meer renoveren. Er is ook veel geld mee gemoeid. Bij het vorige AO, op 26 juni, dat ik mij natuurlijk herinner als de dag van gisteren, vroeg het CDA aandacht voor Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. Voor die plaatsen speelt nog steeds de discussie of zij nu wel of niet mogen transformeren in de 20Ke-zone. Mogen zij daar gebouwen omzetten? Die discussie is volgens mij nog niet beslecht. Ik hoor graag hoe en wanneer dit wordt opgelost.
Leefbaarheid en kwaliteit gaan in deze regio hand in hand met de ontwikkeling van Schiphol en er is duidelijkheid nodig over de manier waarop beide naast elkaar tot hun recht komen. Inmiddels zijn we precies vijf maanden verder en is de oplossing er nog steeds niet. De regio maakt zich daar zorgen over, want daarmee staan ook de ontwikkelingen in het gebied stil. Die ontwikkelingen zijn juist hard nodig om de kwaliteit en de leefbaarheid in het gebied op peil te houden. Op dit moment overwegen ontwikkelaars om zich terug te trekken. Naar wij hebben begrepen, heeft de regio de Staatssecretaris geadviseerd om herstructurering en intensivering toe te staan in de zone buiten de 58Lden-contour en binnen de 20Ke-contour en daarin voor de transformatie de ruimtelijke afweging te maken met behulp van de ladder van duurzame verstedelijking. De regio vraagt dus om duidelijkheid en daar kan mijn fractie zich zeker iets bij voorstellen. Zodra het standpunt van de regering is ontvangen, kan een afwegingskader worden gemaakt voor ontwikkelingen in de zones binnen de contouren die eerder zijn genoemd. De regio vindt dat dergelijke afwegingen maatwerk zijn en pleit er dan ook voor dat deze afwegingen binnen dat kader in de regio zelf gemaakt kunnen worden. De

CDA-fractie stelt daarom voor dat er een commissie wordt ingesteld van wijze dames en heren die de consequenties hiervan op een rij zetten, mede in relatie tot het akkoord van de Alderstafel en de Luchtvaartnota voordat er besluiten worden genomen. Wat vindt de Staatssecretaris van die gedachte van de CDA-fractie?
Recentelijk is unaniem de motie-De Rouwe aangenomen om Single European Sky (SES) topprioriteit te maken in het kader van het voorzitterschap van de Europese Unie in 2016. Er kan tot 10% CO_2-uitstoot worden bespaard door de invoering van Single European Sky. Wij verzoeken de regering om een stappenplan op te stellen om dit effectief af te ronden. Onderdeel van het stappenplan zal moeten zijn dat dit onderwerp bij de Europese Raad op de agenda gezet moet worden en het daaraan voorafgaand besproken kan worden met de Duitse en de Franse premier; dat zou ik er echt aan toe willen voegen.
Ik ga nu in op het hubnetwerk van de mainport Schiphol. Iedereen, en zeker de CDA-fractie, onderschrijft natuurlijk het belang van Schiphol, met bijna 300.000 banen en een bijdrage van 26 miljard euro aan het bruto nationaal product. Schiphol zorgt voor een sterk vestigingsklimaat voor Nederland. Van belang is dat mainportgebonden verkeer voorop moet staan. Er moet wel duidelijkheid bestaan over wat er wel en niet valt onder die term «mainportgebonden». Steeds meer nieuwe concurrentie is op komst. Het CDA vraagt daarom een notitie van de regering waarin wordt aangegeven hoe dit kabinet het hubnetwerk zich concurrerend kan laten ontwikkelen, zodat ook duidelijk is wat mainportgebonden en niet-mainportgebonden is, opdat de economische positie van Nederland wordt versterkt.

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wat betreft de overloop van Lelystad is er onduidelijkheid over de vraag hoe het Aldersakkoord moet worden uitgelegd. Eindhoven en Lelystad zouden door een herallocatie van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol een overloopfunctie dienen te krijgen, maar hoe die overloopfunctie gaat werken is nog niet helder. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar?
Ik heb tot slot nog twee kleine puntjes over de Alderstafel. Zojuist werd aan de voorzitter van deze commissie een petitie aangeboden over geluidsoverlast in de gemeente Hoofddorp. Nou dacht ik, maar ik ben nieuw, dat we eigenlijk de Alderstafel hadden om dat soort zaken te beslechten. Blijkbaar gaat dat niet zoals de mensen dat graag willen zien. Het kan natuurlijk zo zijn dat de Alderstafel een antwoord geeft dat mensen niet bevalt, maar de mensen zitten met het idee dat ze geen antwoord krijgen op de vraag wat er gaat gebeuren. Hoe werkt zo'n Alderstafel? En waar kunnen wij als volksvertegenwoordiger met deze problematiek naartoe op het moment dat mensen zelf het idee hebben, geen gehoor te vinden bij de Alderstafel?
Ik rond af met één vraag over een perifeer vliegveld. Onder het kopje «Ontwikkelingen inzake het vrachtvervoer in de luchtvaart» ontbreekt namelijk de rol van perifere vliegvelden. Ik noem bijvoorbeeld Maastricht Aachen Airport. Hoe ziet de Staatssecretaris de rol van dergelijke vliegvelden?

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Wij spreken vandaag voor de eerste keer als luchtvaartwoordvoerders met de Staatssecretaris sinds de afschuwelijke ramp met de MH17 op 17 juli 2014, die ons allen diep geschokt heeft. De beelden van de stoet met begrafenisauto's staan in ons collectieve geheugen gegrift en zullen daar niet meer uit verdwijnen. Aanstaande vrijdagmiddag zullen we met hetzelfde ceremonieel vermoedelijk voor het laatst stoffelijke resten in Eindhoven ontvangen. Het voortouw ligt terecht bij de collega's van Buitenlandse Zaken en Veiligheid en Justitie. De

Staatssecretaris houdt ons geregeld schriftelijk op de hoogte. Niettemin wil ik haar vragen in hoeverre medewerkers van haar ministerie betrokken zijn bij de lopende onderzoeken van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) of anderszins. Kan ik de garantie krijgen dat de Staatssecretaris alle aanwezige expertise ter beschikking stelt wanneer daarom wordt verzocht? Op 2 februari 2015 wordt in het Canadese Montreal een speciale veiligheidsconferentie van de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart georganiseerd. Wie worden er door Nederland afgevaardigd? Gaat de Staatssecretaris zelf, of een ander lid van het kabinet? En hoe worden wij geïnformeerd over de Nederlandse inzet?
Mede in verband met de tijd maak ik nu de onvermijdelijk abrupte overgang naar enkele onderwerpen van dit algemeen overleg.
Voor 1 november zou het luchthavenbesluit voor de uitbreiding van Lelystad Airport door de Staatssecretaris worden vastgesteld, zo verzekerde zij ons meermaals, nadat al voor afgelopen zomer de politieke besluitvorming was afgerond. Op 21 oktober ontvingen wij een briefje met daarin het nieuws dat het vaststellen van het luchthavenbesluit vertraging oploopt. Die is niet desastreus voor de ontwikkeling van het vliegveld, maar wel buitengewoon vervelend voor de exploitant, die erop zit te wachten. De reden: er is een wettelijk niet verplicht advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r., die vervolgens adviseerde om de overlast op vliegroutes die nooit gebruikt gaan worden, nader te onderzoeken. Het resultaat is vijf maanden vertraging. Dit is wat mijn fractie betreft eens maar nooit weer. Als ik een Citroën wil kopen, ga ik me toch ook niet eerst vijf maanden lang verdiepen in de mogelijkheden van de schokdempers van een Renault? Met dit soort vermeende bestuurlijke degelijkheid kunnen we de Crisis- en herstelwet wel weggooien. Hoe kijkt de Staatssecretaris hierop terug? Is zij het met mijn fractie eens dat besluiten op een gegeven ogenblik simpelweg genomen en uitgevoerd moeten worden? De aangevulde MER is enige weken geleden goedgekeurd en kan nu naar de Raad van State. Hiephoi. Kan de Staatssecretaris mij garanderen dat wij niet voor nog meer verrassingen komen te staan en dat het luchthavenbesluit nu zonder getreuzel wordt vastgesteld? Mijn hele redenering dat Lelystad nodig is omdat Schiphol moet groeien maar niet kan groeien vanwege het gepolder in Nederland, heb ik bij vorige gelegenheden uitgebreid toegelicht, dus daar verwijs ik nu naar.

De heer **Bashir** (SP): Er is nog geen besluit, dus er is geen besluit. Heeft de heer Elias inmiddels met wat meer luchtvaartmaatschappijen gesproken, zodat hij heeft kunnen constateren dat er eentje gevonden is die voorstander is van het verplaatsen van de luchthaven naar Lelystad?

De heer **Elias** (VVD): Ik ben geen voorstander van het herhalen van de discussie van vorige keer, dus ik houd het heel kort. Politici moeten zich niet bemoeien met de knokpartij die nu plaatsvindt tussen verschillende commerciële partijen, waaronder de directie van Schiphol, tevens eigenaar van Lelystad. Het gaat ons om de langere termijn. Schiphol kan alleen maar groeien door overloop naar Lelystad te creëren, omdat we dat met zijn alle in onze wijsheid – ik zeg soms: idioterie – zo hebben besloten. Zo gaan we het regelen, omdat een ruime meerderheid van deze Kamer het kabinet in het vorige AO de facto groen licht gegeven heeft om door te gaan met de ontwikkeling van Lelystad Airport. De heer Bashir is daar niet blij mee. Dat mag, maar zo zijn wel de feiten.

De heer **Bashir** (SP): Ik spreek regelmatig met luchtvaartmaatschappijen en met omwonenden. Het valt mij op dat er eigenlijk niemand te vinden is die voorstander is van het verplaatsen van een deel van de vliegbewegingen naar Lelystad. Uit het antwoord van de heer Elias concludeer ik dat ook hij geen enkele luchtvaartmaatschappij kan noemen die staat te springen om te verhuizen naar Lelystad.

De heer **Elias** (VVD): Wij vallen in herhaling. Wat betreft de voorstanders van Lelystad heb ik gewezen op de royale parlementaire meerderheid. Die zal zich hier op enig moment materialiseren, zo voorspel ik de heer Bashir, als er daadwerkelijk over wordt gestemd. De facto is het besluit hier echter al gevallen. En nogmaals, dat er dooronderhandeld wordt door vliegtuigmaatschappijen die op dit moment hun kaarten tegen de borst houden, ben ik wel gewend. Ik kom uit het bedrijfsleven; de heer Bashir niet. Ik schrik daar dus niet zo van.
Voorzitter. Er is gelukkig ook positief nieuws te melden. Zo heb ik meerdere malen signalen ontvangen uit de recreatieve luchtvaartsector over knelpunten in de regelgeving door onder meer het uitgeven van recreatieve brevetten door de brancheorganisatie, het zoeken van duurzame toekomstige locaties voor de pleziervlucht en het verlenen van toestemming aan buitenlandse historische vliegtuigen om in Nederland te kunnen optreden bij vliegshows. De geldende regelgeving sluit niet goed aan bij de concrete wensen van de sector. Ik heb de Staatssecretaris dan ook meerdere malen verzocht om constructief met betrokkenen te bekijken wat er mogelijk is binnen de bestaande regelgeving en die regelgeving zo nodig te wijzigen. Dat lijkt nu ook daadwerkelijk te gebeuren, zo horen wij vanuit de sector. Dat is een benadering die onze volledige steun verdient en voortgezet moet worden. We worden graag op de hoogte gehouden. Ik zeg dat ook maar even tegen de publieke tribune, hoewel dat officieel niet mag, geloof ik, altoos redelijk bevolkt met belanghebbenden. Is er gekkigheid of aperte onredelijkheid, meld het ons parlementariërs dan. Heus, wij luisteren beter dan u soms denkt.
Per 1 januari worden de bestaande overlegorganen Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en de Alderstafel Schiphol opgeheven en ondergebracht in de nieuwe Omgevingsraad Schiphol (OS). Daarvoor is een ouderwets bureaucratisch verkiezingscircus opgetuigd. Ik heb eens op de website gekeken. Het is werkelijk fascinerend hoe dat gebeurt, als je er niet zo triest van zou worden. De mening van de VVD over dergelijke stroperige overlegorganen is genoegzaam bekend. Ik verwijs ook naar vorige algemeen overleggen. Advies en overleg zijn prima, maar de besluiten worden hier in Den Haag genomen. Dit is en blijft de Staatssecretaris toch met mij eens? De situatie waarin de facto het circus-Alders de beslissingen op luchtvaartgebied neemt, wil de VVD nooit meer terugzien.

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut.

De heer **Elias** (VVD): Een paar vragen nog. Mag dat?
Hoeveel mensen gaan er nu uiteindelijk zitting nemen in die omgevingsraad? Hoe wordt bewerkstelligd dat de raad met objectief te rechtvaardigen adviezen komt, zodat niet degene met de sterkste lobby de minste vliegtuigen over zijn huis krijgt? Wie wordt de opvolger? Kan dat deze keer iemand zijn zonder partijkaart? En ten slotte: bij de samenvoeging van twee organen zou er toch financieel voordeel moeten kunnen worden behaald. Uit de stukken blijkt daar echter niets van. Waarom eigenlijk niet? Ik krijg graag een heldere reactie op dit punt.
Ik sluit mij kortheidshalve aan bij de vraag van collega Van Helvert, die ik overigens feliciteer met zijn maiden-AO, of de bezwaren van omwonenden wel daadwerkelijk gehoord worden door de Alderstafel.

De **voorzitter**: Aan de commissieleden die iets later waren, meld ik dat wij twee interrupties per fractie hebben afgesproken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. In 2008 was er een Aldersadvies waarin werd gesteld dat Lelystad nodig was als overloopluchthaven van Schiphol. Inmiddels gelooft eigenlijk niemand meer dat Lelystad een overloopluchthaven gaat worden, en dat terwijl het om een behoorlijke

investering gaat. Dat is geld dat we ook anders zouden kunnen inzetten, bijvoorbeeld om de luchtvaart te versterken of om de omwonenden echt te helpen. Heeft de Staatssecretaris inmiddels luchtvaartmaatschappijen gesproken die enthousiast zijn over de komst van Lelystad? Zo ja, dan ben ik benieuwd welke luchtvaartmaatschappijen dat zijn. Kan de Staatssecretaris aantonen dat Lelystad echt een overloopluchthaven wordt?

De heer **Leenders** (PvdA): Het is interessant wat de heer Bashir zegt. Is hij ervan op de hoogte dat de SP-wethouder in de gemeente Lelystad en de SP-fractie in provinciale staten van Flevoland warme voorstanders zijn van Lelystad Airport?

De heer **Bashir** (SP): Als deze vraag hier gesteld wordt, kan ik hier ook alle standpunten van verschillende fracties van andere partijen naar voren brengen en die gebruiken in het debat. Dat is volgens mij niet de juiste manier. Ik ben namens de SP-fractie de woordvoerder in dit debat. Ik stel onze standpunten aan de orde en voor zover ik weet, is hetgeen de heer Leenders zegt, niet waar. De Provinciale Statenfractie van de SP in Flevoland is geen voorstander van het uitbreiden van de luchthaven Lelystad.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik zou de heer Bashir willen adviseren om de contacten met de provinciale en de lokale collega's goed te onderhouden.

De heer **Bashir** (SP): Dat doe ik zeker. Sterker nog, wij hebben elkaar gesproken bij het schrijven van de verkiezingsprogramma's. Toen hebben we elkaar gevonden in de formuleringen die daarin staan. Wij houden die contacten dus warm en dat kan ik de heer Leenders ook aanraden, want ook bij de PvdA schort het nog aan het onderhouden van contacten, niet alleen regionaal en lokaal maar ook hier in de Kamer.
Voorzitter. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris het met mij eens is dat Lelystad geen functie mag hebben om nieuwe toetreders zoals Ryanair en Norwegian binnen te halen. Kan de Staatssecretaris garanderen dat we met de aanleg van Lelystad niet een soort paard van Troje binnenhalen, waarbij airlines die het niet zo nauw nemen met arbeidsomstandigheden en kwaliteit vanuit Lelystad lekker gaan concurreren met luchtvaartmaatschappijen op Schiphol die zich wel netjes aan de arbeidsvoorwaarden houden en zich goed gedragen?
Ik kom bij de belachelijke businesscase. Het is echt een bijzonder verhaal geworden. Lelystad is misschien in 2030 rendabel. Ik zeg «misschien», want zeker weten we het niet. Er hoeft maar een tegenvaller te zijn en hup: we zijn weer tien, twintig jaar verder. Volgens mij is deze Staatssecretaris van luchtvaart de enige persoon die nog in de businesscase gelooft. Wat dat betreft mag zij zich zo langzamerhand de Staatssecretaris van luchtfietserij gaan noemen. Kan de Staatssecretaris die businesscase garanderen? Gaan wij in 2030 zwarte cijfers draaien?
De komst van Lelystad zal zorgen voor meer hinder in de omgeving, niet alleen voor mensen maar ook voor dieren. Er is namelijk een serieus probleem met vogels rondom deze luchthaven. De Staatssecretaris heeft dat vorige keer min of meer proberen te bagatelliseren, maar er is wel degelijk een probleem voor de verkeersveiligheid. Nu heeft de Vogel- en Natuurwacht Zuid-Flevoland aangegeven dat in de MER verkeerde cijfers zijn gebruikt en er veel meer vogels in het gebied zijn. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?
De SP-fractie stelt voor om de partijen die in 2008 het Aldersadvies hebben getekend, opnieuw om de tafel te zetten. Laat hen bekijken of er met de wetenschap van nu wel behoefte is aan Lelystad. Zijn de groeicijfers nog wel opportuun? Is de snellere komst van steeds stillere en grotere vliegtuigen wel voldoende meegewogen? Zijn er wel partijen die op Lelystad willen gaan vliegen? Kortom, is het niet beter en verstandiger

om even pas op de plaats te maken en ervoor te zorgen dat we niet met heel veel overheidsgeld en geld van Schiphol een grasveld gaan updaten naar een vliegveld waar straks niemand op wil gaan vliegen?
Onze fractie maakt zich grote zorgen over KLM. We zien dat de luchtvaartmaatschappij het zwaar heeft, mede door het slecht presterende Air France. Zo weten we dat KLM waarschijnlijk de vracht wil afstoten. Houdt het departement daar voldoende rekening mee? Op Schiphol wordt namelijk alles rondom KLM gebouwd. Alles is op KLM gericht. Een slechtere KLM of een KLM die het even minder goed doet, betekent ook een slechtere prestatie voor Schiphol. Worden deze ontwikkelingen voldoende in de gaten gehouden door het kabinet? Zo ja, wat doet het kabinet nu om ervoor te zorgen dat KLM winst blijft maken? Of althans: winst gáát maken, want er wordt nu geen winst gemaakt, door de slechte prestaties van Air France.
Mijn fractie is het intussen meer dan zat dat er onder aanvliegroutes van Schiphol steeds meer woonwijken worden gebouwd, terwijl we weten dat hierdoor het aantal mensen dat overlast van Schiphol ervaart, steeds groter wordt. We kregen vandaag een petitie over Floriande, een wijk bij Hoofddorp. Deze wijk is in 2008 gebouwd. De bewoners zeggen dat de aanvliegroute toen ze er kwamen wonen niet over hun wijk ging maar inmiddels dus wel, door de concentratie van luchtverkeersbewegingen. Helaas zien we dat op steeds meer plekken nieuwbouwlocaties verrijzen die pal onder de aanvliegroute van Schiphol komen te liggen. Er wordt zelfs geadverteerd dat het rustige wijken zijn, waarin mensen in een rustige en rustieke omgeving kunnen verblijven. Is dit een goede ontwikkeling? Gaan we op deze manier niet onze eigen problemen creëren? Wat gaat de Staatssecretaris doen om de problemen in de wijk Floriande aan te pakken?

De heer **Elias** (VVD): Ik vraag nog een keer aan de heer Bashir wat hij vindt van de volgende stelling. Ik heb het niet over woningen die er al waren. Als er ergens een wijk is waarvan men weet dat er vliegtuigen overheen gaan en de huizen er dus goedkoper zijn, en als mensen dat niet erg vinden omdat ze er toch geen last van hebben, vindt hij dan dat zo'n wijk er mag zijn? Iedereen weet van tevoren waar hij aan toe is en gaat daar willens en wetens wonen.

De heer **Bashir** (SP): Het antwoord is kort: ja. Dat wil ik graag aanvullen, want er is een probleem. Kijk op de websites van de verschillende wijken die nu gebouwd gaan worden. Daarop staat echt aangegeven dat het om rustige wijken gaat, waarin mensen in een rustige omgeving gaan wonen. Mensen worden dus eigenlijk bedrogen, zou je kunnen zeggen. Dan is de oplossing heel simpel: verplicht de makelaar om de feiten en de waarheid op te schrijven en de mensen goed te informeren. Op deze manier zullen we straks weer een petitie krijgen van mensen die daar komen wonen en nergens van wisten. Dat hebben wij dan laten gebeuren, want de heer Elias en ik zitten hier en doen er niets aan.

De heer **Elias** (VVD): Een paar onderbroeken of een overhemd kun je via internet kopen, maar een huis koop je meestal door het te gaan bekijken. Als je daar rondloopt, hoor je ook of er een vliegtuig overheen komt. Die verplichting van de makelaar is dus een beetje potsierlijk, want je gaat naar dat huis kijken. Je loopt in dat huis en je hoort die vliegtuigen eroverheen gaan. Dan is er vast wel een gezinslid dat zegt: wat een klereherrie! En dan gaat de koop eventueel niet door.

De heer **Bashir** (SP): Dat zou je hopen, maar wij zijn voor het goed informeren van de burgers. Het lijkt mij dus geen slechte zaak om de makelaar te verplichten om de juiste informatie te verstrekken. Er moet

vermeld worden dat het om een aanvliegroute van Schiphol gaat, dan weten de mensen in ieder geval zeker waar ze een huis kopen.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog. U hebt nog tijd voor één korte opmerking tot slot.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog twee vragen, als het mag. Heel kort.
De eerste gaat over Maastricht. Zou het niet beter zijn als Maastricht zich veel meer zou richten op vrachtverkeer?
Ik sluit af met de MH17. Ik sluit me aan bij de woorden van collega Elias. Na deze ramp zien we dat vliegtuigen om Oost-Oekraïne heen vliegen. Ik heb echter een app op mijn telefoon waarop je meer vliegbewegingen kunt zien. Daarop zie ik dat er boven Irak en Syrië nog wel steeds burgerluchtvaart is. Wat is het beleid daaromtrent? Waarom vliegen daar nog steeds burgervliegtuigen?

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij ook aan bij de opmerkingen van mijn collega's over de MH17.
Ik begin met de actualiteit. Vanochtend stond in de NRC een artikel met de titel: Waarom jij niet mag weten hoeveel luchtvaartincidenten er zijn. Ik neem aan dat de Staatssecretaris bekend is met dit artikel. Ik vraag haar om daarop een reactie te geven.
Ik ga verder met Lelystad Airport. Schiphol loopt tegen de grenzen van zijn groei aan. Daarom waren en zijn wij voorstander van spoedige besluitvorming over de luchthaven Lelystad. De Schiphol Group zal in Lelystad een luchthaven ontwikkelen voor vakantievluchten, waardoor de groei en de overlast van Schiphol kunnen worden beperkt en het voor de Nederlandse economie belangrijke intercontinentale hubnetwerk van Schiphol verder kan groeien. De Partij van de Arbeid is erg blij dat met de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad de al zwaar gehinderde omgeving van Schiphol wordt ontzien. Wij hebben daar zojuist een mooi voorbeeld van mogen zien, namelijk de wijk Floriande in Hoofddorp. De heer Bashir had het er al over. De Partij van de Arbeid is tevreden dat de Staatssecretaris ervoor heeft gekozen om het definitieve advies van de Commissie voor de m.e.r. af te wachten alvorens het luchthavenbesluit voor advies naar de Raad van State te sturen. Deze zorgvuldige werkwijze vinden wij goed voor het draagvlak voor de luchthaven. De vertraging die daarvan het gevolg is, levert geen problemen op voor de ontwikkeling. Omdat Lelystad Airport op zijn vroegst in 2018 operationeel moet zijn, moet de besluitvorming wel begin 2015 worden afgerond, zodat er geen verdere vertraging plaatsvindt. Dat menen we serieus.
De Partij van de Arbeid heeft er vertrouwen in dat luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk vluchten van Schiphol naar Lelystad zullen verplaatsen. Dat is vooral de uitdaging van de Schiphol Group, maar ook de overheid moet haar uiterste best doen om Lelystad aantrekkelijk te maken voor de huidige gebruikers van Schiphol. Wij verzoeken de Staatssecretaris om breed en creatief te onderzoeken wat de mogelijkheden van het Rijk hiervoor zijn, naast de investeringen in de landzijdige bereikbaarheid en de inpassing in het luchtruim. Welke mogelijkheden ziet zij?
Ik maak een korte opmerking over de Vogel- en Natuurwacht Zuid-Flevoland. Die meldt dat de vliegveiligheidsrisico's onvoldoende onderzocht zouden zijn. Het risico op vogelaanvaringen zou groter zijn dan in het milieueffectrapport wordt aangegeven. Er zou gebruik zijn gemaakt van verouderde gegevens. Zou de Staatssecretaris nog op die opmerking willen ingaan?
Wij maken ons zorgen over de ontwikkeling van Schiphol en de woningbouw in de regio. Door de grote woningbouwopgave in de regio van de diverse gemeenten komt Schiphol steeds verder klem te zitten en worden woningen ontwikkeld die met grote zekerheid in de toekomst met

geluidsoverlast te maken krijgen. Ik ben het met de heer Elias eens als hij zwart-wit stelt: als je willens en wetens een woning koopt, dan is dat zo. Maar de wereld is veranderlijk, dus dit kan ook veranderen. De woningbouwopgave en de groei van Schiphol zijn alleen beide mogelijk met een goede regie. De recente vernietiging van het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost door de Raad van State heeft duidelijk gemaakt dat de overheid een verantwoordelijkheid heeft voor het garanderen van een gezonde woonomgeving. De Staatssecretaris zou hierin een coördinerende rol gaan vervullen, of moet dat zelfs. Erkent de Staatssecretaris het belang van een goede regie op de woningbouwontwikkelingen? Welke aanvullende maatregelen heeft zij? Wij weten dat ze daaraan al het een en ander doet.
Ik ga kort in op Eindhoven Airport. Wij vinden dat het draagvlak voor Eindhoven Airport in de omgeving belangrijk is. Momenteel vindt de evaluatie van de eerste groeifase plaats, op basis waarvan volgend jaar wordt bepaald hoeveel vluchten er in de tweede fase mogen plaatsvinden. Vooral de vluchten tussen 23.00 uur en 00.00 uur liggen vanwege de overlast gevoelig. De Partij van de Arbeid is van mening dat de Alderstafel Eindhoven een breed gedragen advies zou moeten voorleggen waarin rekening wordt gehouden met het brede draagvlak voor de luchthaven.

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

De heer **Leenders** (PvdA): Wij vragen nogmaals aandacht voor de arbeidsvoorwaarden in de luchtvaart. Dat doen we vaker. Hierbij willen we dit keer refereren aan de situatie bij Norwegian Airlines. Dat huurt Thaise piloten en cabinepersoneel in, dat in Europa komt vliegen tegen naar onze maatstaven slechte arbeidsvoorwaarden. Dit lijkt op de schijnconstructies waartegen de Partij van de Arbeid zich doorlopend stevig verzet, ook in andere situaties. Als we dit toelaten, zullen er veel hoogwaardige banen verloren gaan in West-Europa. Op ons verzoek heeft de Staatssecretaris dit aangekaart in Brussel, alwaar een onderzoek is toegezegd. Hoe staat het met dit onderzoek en op welke wijze blijven we hier vanuit ons land aandacht voor vragen? Ten slotte wijs ik nog op het feit dat Air France-KLM en Lufthansa gisteren een petitie hebben aangeboden aan de Europese Commissie waarin zij ertoe oproepen om deze constructie te verbieden.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ook ik sluit mij graag aan bij alles wat er is gezegd over de MH17. Dit vereist gewoon een toegespitst beleid, zeker na het ongeval dat er is gebeurd. Ik heb in een eerder AO al eens gevraagd hoe het kan dat hierover niet goed is gecommuniceerd met de luchtvaart. De maatschappijen waren niet op de hoogte van de gevaren omdat die informatie niet gedeeld was.
Ik begin met wat kleine vragen, voordat ik die vergeet te stellen als ik in tijdnood kom. Ik wil echt graag weten wat de kosten zijn van de luchtverkeersleiding op Lelystad Airport. Ik heb namelijk gehoord dat dat torentje zo'n 2,5 miljoen zou moeten kosten als het er komt, en dat het straks structureel op 40 of 50 miljoen uit moet komen. Wat zijn nu exact de kosten per jaar, de economische afschrijving meegenomen? De kosten zijn namelijk heel summier omschreven. Volgens mij komen er veel meer kosten bij kijken. Dat behoren we wel te weten als controlerende volksvertegenwoordigers. Ik krijg daar graag een duidelijk overzicht van, en niet zo schimmig, want ik word vaak echt niet wijs uit de stukken die we krijgen. Ik wil gewoon in één keer kunnen zien hoe het in elkaar zit; dat moet je ook zo kunnen uitleggen aan mensen.
Ik wil het ook hebben over valse concurrentie; dat wordt hier veel te weinig gedaan. Er zijn bijvoorbeeld verschillen in brandstofprijzen met maatschappijen uit het Midden-Oosten. Die jongens lachen zich kapot en onze luchtvaartmaatschappijen kunnen daar onmogelijk tegen opboksen.

Ik heb eens opgevraagd wat de verschillen zijn en dat is gewoon niet normaal. Kan de Staatssecretaris er dus voor zorgen dat er een gelijk speelveld komt voor onze luchtvaartmaatschappijen? Dan gaan er hier maar lasten vanaf, zodat die jongens kunnen concurreren met de mensen in het Midden-Oosten. Dit moet toch niet kunnen? Onze maatschappijen kunnen toch niet de dupe worden omdat wij hier zowat de hoogste lasten wereldwijd hebben en zij zich daar een deuk lachen en bovendien onze markten overnemen? Het gaat om grote, particuliere werkgevers als KLM en Schiphol. Dat zijn niet de kleine jongens. We moeten aan de mensen denken die ervan afhankelijk zijn. Behalve dat deze bedrijven van nationaal economisch belang zijn, moeten we ook rekening houden met de betrokken werknemers.
Onze nationale trotsen en grote werkgevers Schiphol en KLM hebben het niet gemakkelijk. KLM holt zelfs achteruit, zeker door valse concurrentie en het beleid van de Nederlandse regering en de Europese Unie, waarvoor wij ook gewaarschuwd hebben, terwijl de tweede heilige koe, KLM, volledig werd uitgemolken door het verlies lijdende Air France. Voor de zoveelste maal werd een gezond Nederlands bedrijf verkwanseld aan het buitenland. Het is niet uitgesloten dat de Nederlandse belastingbetaler hiervoor dadelijk moet opdraaien, mocht de regering deze grote particuliere werkgever van nationaal economisch belang weer moeten redden. Ik zie dat er best nog een keer van komen. Sinds KLM is overgenomen en de Air France-KLM Group is geworden, gaat het er helemaal niet goed mee. KLM is hierdoor naar beneden getrokken, want waar KLM sinds 2004 zo'n 900 miljoen winst maakte, heeft Air France een verlies van 3,2 miljard euro geleden. Dat zijn gewoon de feiten zoals ik ze heb gekregen, maar als die niet kloppen, mag de Staatssecretaris mij daar uiteraard op wijzen. De kosten van de laatste staking door het Franse personeel worden geraamd op 416 miljoen euro. Het gaat zeker een jaar duren voordat deze schade is ingehaald. Naast die grote schuld heeft Air France dus zelfs een negatief eigen vermogen. Om dat enigszins te compenseren, wordt het plan om Transavia als Europese prijsvechter in te zetten, gestopt. Als dat zo is, wil ik dat ook graag weten. Hiermee wordt ook de KLM-dochter natuurlijk op achterstand gezet. Daarvan profiteren ondertussen de easyJets, want ik zag dat die 6,4 miljoen extra hebben binnengehaald. Ik krijg daarop graag een reactie.
De PVV wil per omgaande weten hoe de schade zo vlug mogelijk en zo veel mogelijk beperkt kan worden en hoe er zo snel mogelijk een gelijker speelveld kan komen, met liefst een betere positie voor Schiphol en KLM, en hoe KLM uit deze vleugellamme positie kan worden gehaald, al dan niet met Nederlandse investeerders waaronder Schiphol. Daarbij kan de regering bemiddelen. Bestaat er een noodscenario? Wat zijn de kosten en de consequenties van eventuele reddingsacties in de toekomst? Want ik voel ze aankomen. Waar haalt de regering de benodigde dekking vandaan? Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse mainports, de concurrentiepositie, de economie en de werkgelegenheid als KLM nog verder wordt uitgezogen door Air France? En klopt het dat Etihad en Delta Air Lines plannen hebben om KLM uit Franse handen te halen? Die roddels gaan rond. Ook journalisten die ermee bezig zijn, hebben dit gehoord, maar kunnen dit niet bevestigen. Ik wil dat graag van de Staatssecretaris horen.

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

De heer **Graus** (PVV): Ik pleit ook voor versterking en uitbreiding van Schiphol in plaats van verplaatsing naar Lelystad. Dat heb ik al een paar keer gezegd. Wij zijn niet per definitie tegen Lelystad, maar we hebben liever uitbreiding van Schiphol. Dat kan door disconnected handling. Ik heb dat plan nog geopperd. In de buurt van een boerderij ruik je mest en

naast een luchthaven hoor je vliegtuigen en ruik je kerosine. Daar kunnen we niks aan doen.
Schiphol ondervindt steeds meer concurrentie door markten als Istanbul. Turkish Airlines is momenteel de snelst groeiende markt. Wat gaan we daaraan doen? Is er een bepaalde luchtvaartvisie? Moet er niet iemand worden aangesteld die met een luchtvaartvisie komt, om ons daarin te helpen? België geeft staatssteun aan de luchthavens van Brussel en Charleroi. Daarop wil ik ook een reactie hebben.
Tot slot heb ik een punt dat ik twee jaar geleden ook al heb genoemd. Toen kwam ik onder vuur te liggen, ook van de heer Elias. Ik heb twee jaar geleden gewaarschuwd dat ik tijdens een werkbezoek zag dat er een gebedsruimte was in het zenuwcentrum van Schiphol. Ik heb daarvan ook een foto gemaakt. Nu zult u zeggen, net als de heer Elias: niet alle gelovigen zijn strijders. Dat zal me allemaal worst wezen, maar zij hebben een dubbele loyaliteit en een dubbele nationaliteit. Ik wil dat dit niet meer mogelijk is. De Belgische veiligheidsdiensten hebben ervoor gewaarschuwd: het is gewoon afwachten tot er iets gebeurd. Ook op Eindhoven Airport is er zo'n gebedshok gesignaleerd. Ik zeg nogmaals: geen dubbele loyaliteit en geen dubbele nationaliteit bij zaken die met veiligheid te maken hebben, zoals politie, justitie en luchthavens. Dat is not done. Wij willen dus zo vlug mogelijk een einde aan die gebedshokken en aan de aanbidders.

De heer **Elias** (VVD): Ik probeer het nog één keer, mijnheer Graus, gewoon omdat ik het zindelijk vind. Als mensen die een gevaar vormen, bij de bagageafhandeling werken, moeten zij worden gecontroleerd enzovoorts. Maar of iemand de Koran leest of de Bijbel of de Donald Duck, maakt geen moer uit. Het gaat erom of hij een gevaar vormt. U zegt echter dat iedereen die twee keer per dag in een gebedsruimte wil verblijven omdat hij dat prettig vindt voor zijn geloof, waar hij recht op heeft, een potentiële terrorist is. Dat moet u niet doen.

De heer **Graus** (PVV): Ik begrijp de heer Elias, want hij rijdt iedere dag van Den Haag naar Wassenaar en dan heeft hij er geen last van. Ik heb er als PVV'er heel veel last van, dus het is persoonlijk. Misschien hamer ik er daardoor wat meer op, net als mijn fractievoorzitter. Wij weten hoe onveilig de situatie is. Ik wil ook eerlijk zeggen dat in de Koran wordt gesproken over «ongelovige honden». Dat zijn de mensen die niet de islam bedrijven en niet in de Koran geloven. Dat zijn ongelovige honden en die mogen de nek afgehouwen worden. Je ziet het iedere dag. Mijn fractievoorzitter heeft een paar jaar geleden een filmpje gemaakt, Fitna, en de beelden daaruit zie je vandaag de dag iedere dag. De Australische autoriteiten willen het om die reden niet. De Belgische veiligheidsdiensten waarschuwen ervoor. Dat zijn ook niet de eersten de besten. Dus waarom zijn wij zo dom om te wachten tot het hier misgaat? We moeten mensen met een dubbele nationaliteit, een dubbele loyaliteit of zelfs geen loyaliteit jegens het Nederlandse volk, niet hebben in de beveiligde bagageruimtes, die de heer Elias noemde, want daar kan het misgaan. Dat zeggen ook piloten van KLM en mensen van binnen Schiphol. Dat is levensgevaarlijk. Kijk wat er om ons heen gebeurt. Juist de mensen die de Koran lezen, hebben reden om dit te doen.

De heer **Bashir** (SP): Even voor de duidelijkheid. Dus de PVV stelt voor dat moslims niet meer op Schiphol mogen werken?

De **voorzitter**: Graag een kort antwoord.

De heer **Graus** (PVV): Als u goed geluisterd hebt, hebt u gehoord dat ik in ieder geval heb gezegd: op de beveiligde gedeeltes. Ik heb gezegd: politie, justitie, de beveiligde gedeeltes, het zenuwcentrum van Schiphol, en

niemand met een dubbele loyaliteit of dubbele nationaliteit. Het wiel is al uitgevonden. Ga eens stagelopen in Australië. Die lachen ons uit. En ga maar eens naar Zwitserland toe, dan piep je wel anders. Daar zal het ook veel minder snel gebeuren. Het is wachten tot er iets gebeurt, en dan staan jullie opeens allemaal op en is het te laat. We moeten het gewoon voorkomen.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dat opmerkelijk, want heel veel luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen, hebben islamitisch personeel aan boord. Als je dat zou doortrekken, zou dat betekenen dat veel luchtvaartmaatschappijen niet meer op Schiphol zouden mogen vliegen van de PVV. Begrijp ik dat goed?

De **voorzitter**: De heer Graus, tot slot.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb het gehad over beveiligde omgevingen op Nederlands grondgebied, zoals de bagageruimten, die de heer Elias aanhaalde. Daar doelde ik inderdaad op. Dat is een zenuwcentrum. Ik heb het ook gehad over politie, justitie en dat soort zaken. Daar heb ik het over gehad. In Australië kom je zelfs niet in het leger. Als ik naar Australië ga, kom ik nooit bij de politie of in het leger; dat willen ze gewoon niet. Dat is gewoon het verhaal, en het wiel is al uitgevonden. Zo is het. Beter kan ik het niet zeggen.

De heer **Van Meenen** (D66): Voorzitter. Aan mij de eer om nogmaals namens mijn collega Hachchi bij dit debat te mogen zijn.
Het economisch belang van Schiphol staat buiten kijf en de luchthaven moet kunnen groeien, maar niet ten koste van afspraken over hinderbeperking. Er bereiken ons nog steeds berichten dat niet alle afspraken worden nageleefd, bijvoorbeeld over de inzet van de Buitenveldertbaan. Gisteravond kreeg ik nog zo'n bericht van een omwonende die een waslijst aan tijden doorgaf waarop vliegtuigen met veel hinder waren langsgekomen. Het deed mij erg denken aan het tijdlijntje dat ik bijhield toen mijn vrouw van mijn oudste moest bevallen. Daarop was het om de drie minuten weeën, en dit was ook om de drie minuten een hoop pijn. Heel erg om te zien, maar goed, het kan allemaal goed aflopen. Kent de Staatssecretaris deze berichten? Hoe beoordeelt zij die? Uit de verzamelbrief die de Kamer kreeg, blijkt dat er ook iets mis is met een regel voor de vierde baan. Wat mijn fractie betreft, gaan we niets wettelijk verankeren voordat we echt vertrouwen hebben in een stelsel waarin alle afspraken worden nagekomen. Ik krijg hierop graag een reactie van de Staatssecretaris.
D66 staat in principe positief tegenover de plannen voor Luchthaven Lelystad, maar de besluitvorming daarover moet wel zorgvuldig zijn. Mijn fractie is daarom blij dat de Staatssecretaris het milieueffectrapport nu heeft laten aanvullen. Toch staan daar nog een aantal open eindjes in. Zo maakt de Commissie voor de m.e.r. zich zorgen over de stikstofdepositie. Dat de hoeveelheid stikstof door het vliegverkeer zelf niet tot zorgelijke waarden leidt, neemt niet weg dat die wel degelijk bijdraagt aan de totale stikstofproblematiek. Neemt de Staatssecretaris het advies van de commissie over om in de passende beoordeling maatregelen op te nemen om eventuele gevolgen van extra stikstofdepositie ongedaan te maken? Ook moet nog duidelijker worden gesteld dat ruimtelijke beperkingen die volgen uit de aanwezigheid van de luchthaven, niet de Natura 2000-doelstellingen van de Oostvaardersplassen in de weg mogen gaan zitten. Hoe gaat de Staatssecretaris dit waarborgen?
Na de verschrikkelijke ramp met de MH17 is het bewustzijn groter dan ooit dat de veiligheid in de luchtvaart voorop moet staan. Passagiers moeten de garantie hebben dat er geen onnodige risico's worden gelopen. Het is goed dat hier internationaal in een taskforce van de ICAO (International

Civil Aviation Organisation) aan wordt gewerkt. Wat mijn fractie betreft, neemt Nederland hierin een leidende rol. Dus een resolutie opstellen is één en een best practices-onderzoek is twee, maar welke concrete plannen kunnen op korte termijn veiligheid bieden? En wat is de exacte betrokkenheid van de Staatssecretaris bij deze processen? Kortom, wat doet de Nederlandse regering?
Ik kom bij een punt waar mijn fractie op terug zal blijven komen zolang zij niet overtuigd is van een serieuze aanpak, namelijk giftige stoffen in de cabinelucht van vliegtuigen. De Staatssecretaris schrijft de Kamer: in de nabije toekomst wordt door de EASA (European Aviation Safety Agency) een grootschalig project voorzien. Daaruit klinkt weinig betrokkenheid. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) stelt dat er mogelijk meer stoffen met effect op het zenuwstelsel in de lucht zitten, en de Staatssecretaris wil dat eventueel door de fabrikant zelf laten onderzoeken. Mijn fractie wil een deadline, een duidelijke onderzoeksvraag en de Staatssecretaris als opdrachtgever, desnoods met haar Europese collega's van transport. Dan spreekt ze die ook weer eens. Wil de Staatssecretaris dit oppakken en eventueel agenderen met haar collega's?
Verder blijkt het niet mogelijk om inzage te krijgen in de lijst met incidenten in Nederlandse vliegtuigen die de Inspectie Leefomgeving en Transport bijhoudt. Ook de Wet openbaarheid van bestuur (WOB) biedt hier helaas geen soelaas. Uit het oogpunt van de veiligheid van passagiers en bemanning vindt mijn fractie dit echt belangrijk. Een concreet voorbeeld is de vraag: hoe vaak bereikt de luchtkwaliteit in vliegtuigen gevaarlijke waarden? Die valt nu niet te beantwoorden. Is de Staatssecretaris daarom bereid om bijvoorbeeld een geanonimiseerde lijst met incidenten openbaar te maken?
Ten slotte ga ik in op Maastricht Aachen Airport. Dat lijkt nu een provinciaal prestigeproject te worden op kosten van het Rijk. Vorig jaar gaf de Staatssecretaris te kennen, de luchthaven niet te willen redden, onder meer uit vrees voor ongeoorloofde staatssteun. Is de Staatssecretaris nu toch niet haar eigen regels aan het omzeilen door eigenlijk de provincie te subsidiëren in haar overname van de luchthaven? Daarnaast wil ik de Staatssecretaris herinneren aan haar toezegging in het vorige AO Luchtvaart om het luchthavenindelingsbesluit Schiphol voorafgaand aan definitieve indiening naar de Kamer te sturen. Wanneer kunnen wij dit tegemoetzien?

De vergadering wordt van 15.15 uur tot 15:25 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik sta maximaal twee interrupties per fractie toe tijdens de beantwoording door de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal beginnen met de MH17 en vervolgens ingaan op Schiphol, met een aantal onderwerpen, Lelystad, overige luchthavens, general aviation en overig/divers, wat altijd een verrassingspakketje is.
De crash van de MH17 is het onderwerp waarbij ik in dit AO als eerste wil stilstaan en eigenlijk moet stilstaan. De Kamer wordt hierover door het kabinet regelmatig geïnformeerd, zowel over de Nederlandse inzet in zijn geheel als over de stappen die worden gezet. Mijn betrokkenheid, zowel persoonlijk als professioneel, ligt uiteraard bij alles wat er speelt rond de ramp met de MH17. Tijdens dit AO wil ik me, als de Kamer mij dat toestaat, graag beperken tot mijn verantwoordelijkheid in deze zaak als Staatssecretaris van I en M, en dat is de verantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid. Mijn belangrijkste inzet daarbij is: hoe kunnen we ervoor zorgen dat de kans op een gebeurtenis als deze kleiner wordt? Dat kunnen we als Nederland niet alleen oppakken. We hebben het bij luchtvaart immers per definitie om een sector die landsgrenzen overschrijdt en mondiaal opereert, en waarvoor onderweg geen

slagbomen staan. Daarom sluit ik me volledig aan bij het initiatief van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO om de Task Force on Risks to Civil
Aviation arising from Conflict Zones (TFRCZ) in te stellen. Ik heb de Kamer bij brief van 18 november laten weten dat het werkprogramma van deze taskforce inmiddels is goedgekeurd door de ICAO Council. Met de verschillende onderdelen is ook voortvarend aan de slag gegaan. Ook Nederland doet hieraan heel actief mee. De inbreng wordt geleverd door verschillende Nederlandse stakeholders, de betrokken departementen en de sectorpartijen. Dat alles wordt gecoördineerd vanuit mijn ministerie. Volgende week komt de taskforce weer bijeen om de voortgang te bespreken, maar vooruitlopend op de uitkomsten van deze internationale activiteiten zijn wij al met Nederlandse stakeholders in gesprek om te bekijken wat we in Nederland nog kunnen doen om zaken als informatiedeling en overleg verder te optimaliseren. Natuurlijk zitten hierbij ook andere departementen aan tafel, zoals Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Defensie en Binnenlandse Zaken, ieder binnen zijn eigen rol en verantwoordelijkheid en alles met één centraal, belangrijk doel: meer en betere internationale informatiedeling over mogelijke risico's voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Dat zijn we verplicht, niet alleen aan de slachtoffers en nabestaanden van de vliegramp, maar aan alle mensen die dagelijks in een vliegtuig stappen.
Hierover is een aantal vragen gesteld, onder anderen door de heer Elias. Wie gaat er vanuit Nederland op 2 februari naar de speciale ICAO-veiligheidsconferentie in Montreal? De taskforce komt binnenkort weer bijeen, zoals ik al zei. Ik ga ervan uit dat vanuit die groep het probleem krachtig wordt geagendeerd. Half december wordt in EU-verband de inzet voor deze conferentie afgestemd. We zijn hier zeer nauw bij betrokken. Ik heb inmiddels in mijn agenda ruimte gereserveerd om aan die conferentie deel te nemen indien op basis van Europese voorbereiding een sondering bij andere landen ook een betekenisvolle interventie en optie is. Met andere woorden: die dagen staan in mijn agenda vrij voor Montreal en we bekijken op weg daarnaartoe hoe de agenda zich daadwerkelijk ontwikkelt. De heer Elias vroeg ook in hoeverre al medewerkers van I en M betrokken zijn bij de lopende onderzoeken van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid of anderszins. En stel ik wel alle expertise ter beschikking waarom wordt verzocht? Zoals de Kamer weet, werkt de Onderzoeksraad Voor Veiligheid onafhankelijk. Uiteraard verlenen medewerkers van I en M daarbij alle medewerking en expertise die de Onderzoeksraad Voor Veiligheid nodig heeft bij de uitvoering. Dat heb ik ook direct op voorhand aangeboden. Voor de ICAO-taskforce geldt dat Nederland zich actief inzet voor het uitvoeren van het werkprogramma. Dit doen we overigens niet alleen door het inzetten van expertise van mijn ministerie, maar ook met expertise die aanwezig is bij andere departementen, zoals Veiligheid en Justitie. Dat wordt door andere partijen ook bijzonder gewaardeerd.
De heer Van Meenen heeft gevraagd wat ik vanuit mijn verantwoordelijkheid doe aan het vraagstuk van vliegen over conflictgebieden. Welke stappen worden daarin gezet? Zoals bij elk vliegtuigongeluk wordt direct bekeken hoe het risico op een vergelijkbaar ongeluk in de toekomst kan worden voorkomen. Dat gebeurt altijd in internationaal verband in ICAO. Ik vind dat ook belangrijk, want zoals ik zonet al zei, staat er geen slagboom tussen landen. Het is een internationaal gebeuren. Het betreft mondiaal vliegverkeer. Vanuit mijn verantwoordelijkheid coördineer ik de Nederlandse inbreng in deze taskforce. Ook Defensie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken en V en J zijn daarbij betrokken, zoals ik al zei. Er wordt over de inbreng in ICAO gesproken met de partijen uit de sector. Het werkprogramma is inmiddels ook goedgekeurd. Ik verwacht dan ook dat volgende week gesproken zal worden over de invulling daarvan. Mijn medewerkers zijn al actief in een van de pilots, namelijk de pilot waarin

wordt nagedacht over een centraal systeem van informatiedeling. Op nationaal niveau coördineer ik ook een overleg met alle betrokken partijen om over een aantal vraagstukken van gedachten te wisselen. Daarbij is het heel belangrijk dat iedereen steeds input levert vanuit zijn eigen expertise en zijn eigen rol. Dat doe ik ook met mijn ministerie.
De heer Bashir vraagt waarom er eigenlijk nog over Irak en Syrië wordt gevlogen. Hij heeft waarschijnlijk ook Flightradar24 Pro, waarop je dat allemaal goed kunt zien. Ja, ik ben inmiddels ook ... Laat ik het zo zeggen: ik kijk er af en toe ook op. Het blijft in de huidige situatie aan de luchtvaartmaatschappijen om te bepalen waar ze vliegen als het luchtruim niet formeel gesloten is. Daar maken luchtvaartmaatschappijen hun eigen keuzes in. KLM vliegt bewust niet over Syrië en Irak, maar andere luchtvaartmaatschappijen in de wereld kunnen daarover hun eigen besluit nemen. KLM heeft dit besluit genomen.
De heer Van Meenen heeft gevraagd wat ik doe om passagiers goed te informeren. Goede informatie aan passagiers is belangrijk en de luchtvaartmaatschappijen zijn daarvoor verantwoordelijk. Ik heb er in de taskforce stevig op ingezet dat dit onderwerp wordt opgenomen in het werkprogramma. Dat is ook gebeurd. De internationale brancheorganisatie van de luchtvaartmaatschappijen, de International Air Transport Association (IATA), heeft het op zich genomen om best practices op dit gebied te ontwikkelen. Ik verwacht dat hier bij de volgende taskforcemeeting meer duidelijkheid en meer informatie over komt. Ik probeer de Kamer tussen de taskforcemeetings op de hoogte te houden van wat er gebeurt. Dat zal ik maximaal blijven doen, zodat de Kamer meegenomen wordt in de ontwikkelingen.
Er is een aantal onderwerpen met betrekking tot Schiphol aan de orde. Er zijn vragen gesteld over de mainportpositie van KLM en het mainportgebonden verkeer, over de Omgevingsraad Schiphol en over de woningbouw. Ik zal ze ook in die volgorde behandelen.
De vragen over Schiphol en KLM snap ik heel goed, want Schiphol als mainport is heel belangrijk voor onze economie. Het maakt Nederland aantrekkelijk als vestigingsplaats voor bedrijven en het creëert banen. Een sterke concurrentiepositie van Schiphol staat dan ook hoog op de agenda van dit kabinet. We realiseren ons ook dat de huidige sterke positie van Schiphol en de Nederlandse luchtvaart geen vanzelfsprekendheid zijn binnen mondiale en Europese ontwikkelingen. De heer Van Helvert, de heer Bashir en de heer Graus, die dat in zijn heel eigen bewoordingen deed, gaven hiervan blijk. Die mondiale en Europese ontwikkelingen zijn gewoon heel belangrijk. We zien bijvoorbeeld dat tussen Zuid-Amerika en Afrika het vliegverkeer op gang komt. Brazilië bouwt bijvoorbeeld meer dan 200 luchthavens. Daarbij zijn luchthavens die zijn uitgerust voor 25 tot 80 miljoen mensen, maar ook een landingsstrip in het Amazonegebied. Er zit dus een enorme variatie in. We zien inderdaad hubluchthavens ontstaan in de golfregio, en een sterke groei van local carriers in Europa. Het is heel belangrijk dat Nederland internationaal goed verbonden is met de rest van de wereld. Dat betekent een goed netwerk van luchtverbindingen op Schiphol.
De leden vragen zich af wat het kabinet aan die situatie doet. Wat is de inzet van het kabinet? Wij ontwikkelen Lelystad en Eindhoven om de positie van Schiphol te kunnen versterken, met name om de transferfunctie en de hubfunctie te versterken. Er wordt flink geïnvesteerd in de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de ondersteunende luchthavens, maar ook Schiphol zelf wil state-of-the-artmainport blijven en is bezig met een enorme verbouwing met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven en de manier waarop passagiers erdoorheen worden geleid. We maken afspraken over een mondiaal speelveld en bekijken kritisch of nieuwe maatschappijen van buiten Europa iets toevoegen aan het bestaande netwerk of dat juist onnodig onder druk zetten. Ik kom straks nog specifiek terug op de vraag van de heer Graus over Etihad en

Emirates. We zetten bijvoorbeeld in op Europese regelgeving die niet tot extra kosten leidt in de Europese luchtvaart. Ik kan niet anders dan naar de heer van Helvert kijken, want Single European Sky is inderdaad heel belangrijk. Het scheelt per vlucht tientallen kilometers omvliegen. Het gaat om een stukje milieudruk, om een stuk veiligheid en om het rechtstreeks kunnen vliegen. Dat is belangrijk en het heeft voor ons een topprioriteit, maar soms liggen belangen heel ver uit elkaar en gaat een dossier best moeilijk vooruit, terwijl het juist zo belangrijk is. Over de vraag hoe we het beste kunnen inspelen op alle ontwikkelingen, wordt voortdurend gesproken met betrokken partijen. Een voorbeeld daarvan is het overleg met verschillende partijen in de vrachtsector over ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt.

Ik begrijp ook dat de Kamer vragen heeft over Air France en KLM. Het netwerk van KLM is een essentiële pijler in het netwerk op Schiphol, en KLM is simpelweg een van de grootste werkgevers van ons land. In de media staan soms sombere verhalen over de financiële situatie. Verschillende van die berichten zijn lichter aangezet en andere wat zwaarder, maar duidelijk is dat Air France-KLM voor een grote uitdaging staat. Dat verdere kostenbesparing daarin noodzakelijk is, hebben ook de CEO's van die bedrijven aangegeven. Air France-KLM is een privaat, beursgenoteerd bedrijf dat hierin autonomie heeft. Tegelijkertijd vind ik het belangrijk dat zowel de Franse als de Nederlandse overheid Air France-KLM steunt in de belangrijke opdracht die het bedrijf heeft naar structureel herstel. We moeten hierin gezamenlijk optreden. Ik spreek zeer binnenkort met mijn Franse collega en ik volg de ontwikkelingen in het bedrijf op de voet. Ik zal in die gesprekken altijd onder de aandacht blijven brengen het belang van KLM en van de werkgelegenheid, en de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Want die verbindingsfunctie van Schiphol is gewoon heel belangrijk. Schiphol is een belangrijke luchthaven in Europa en een stevige concurrent voor de andere mainports als Heathrow, Charles de Gaulle Airport en Frankfurt. Natuurlijk willen wij die goede concurrentiepositie houden.

De heer Graus heeft gevraagd naar oneerlijke concurrentie door de Gulf Carriers, onder andere door goedkope brandstof. Dat level playing field is een heel belangrijk onderwerp. In Europa en daarbuiten zetten we in op afspraken met de golfstaten over deze onderwerpen. Ondertussen zetten we de deur niet open bij aanvragen voor uitbreiding van verkeersrechten. Die toetsen we altijd aan de gevolgen voor KLM. De laatste keer dat er gevraagd is om extra vluchten op Schiphol, door Emirates, heb ik aangegeven dat het kon, maar heb ik ook aan Emirates en aan de thuishaven laten weten dat wij dit zullen monitoren, dat wij willen zien of de economische belangen in evenwicht blijven en dat we dus niet weten of we meer aanvragen daadwerkelijk kunnen honoreren. Die weging maak ik dus op het moment dat er een aanvraag komt. Ik heb ze laten weten dat ik dit monitor, omdat ik de weging van economische belangen steeds nadrukkelijker zal gaan uitvoeren. We monitoren dus de effecten van een tweede dagelijkse vlucht van Emirates op Schiphol.

Ik ga door met de vragen van de heer Graus over de financiële positie van Air France-KLM. Worden de KLM-belangen niet achtergesteld? Natuurlijk kijkt het kabinet naar de financiële situatie van een bedrijf als KLM en natuurlijk spreek ik hierover ook met het bedrijf. Hoewel het bedrijf het moeilijk heeft, zijn er geen onoverkomelijke problemen. Daar wordt goed naar gekeken, ook in combinatie met Air France, want het bedrijf moet zelf aan de slag. Het moet in die zin structureel de bedrijfsvoering goed kunnen uitvoeren. Natuurlijk kijken we ook naar de Nederlandse en de Franse overheid. Ik zei zonet al dat we in gesprek zijn over de manier waarop wij dit kunnen steunen. Het is daarbij belangrijk dat er een evenwicht is in de belangen van Air France en KLM. Dat maak ik ook duidelijk; dat wordt open besproken met de Franse counterparts.

De heer Graus heeft ook gevraagd of er andere partners zijn. Hij heeft geruchten gehoord over Delta, dat de KLM-poot zou overnemen. Ik heb die geruchten niet gehoord. Ik denk dat het belangrijk is dat het bedrijf nu eerst aan zet is. De heer Elbers heeft ook heel nadrukkelijk aangegeven dat hij op korte termijn met de betrokkenen wil kijken naar KLM en de toekomst, ook in combinatie met Air France, en naar het verbeteren van de financiële situatie. Of daar met andere partijen over wordt gesproken, is aan het bedrijf Air France-KLM. Zoals ik al zei, heb ik daar geen berichten over gehoord. Ik laat mij wel goed op de hoogte houden door de CEO's van beide bedrijven, maar ik vind het primair aan het bedrijf zelf om dit te doen, ook vanuit zijn positie als beursgenoteerde private onderneming.

De heer **Graus** (PVV): Ik was al bang voor die opmerking over de beursgenoteerde onderneming, waarmee de Staatssecretaris toegaf wat ik al noemde in mijn termijn: het is een van de grootste particuliere werkgevers. Laten we wel wezen, ook bij VDL heeft de regering zich ermee bemoeid en dat ging om veel minder werknemers. Dat waren er een paar duizend. Daar was ik ook blij mee. Ook bij PostNL heeft de regering zich ermee bemoeid, dus dat heeft er allemaal niets mee te maken. We moeten kijken naar het economische en nationale belang van KLM en Schiphol. Daar gaat het om. Ik ben heel blij met de toezegging, maar ik doelde ook op een noodscenario. Mocht er iets met KLM gebeuren, is er dan een noodscenario?
Ook had ik niet alleen Delta Airlines genoemd, maar ook Etihad. Daarover gaan nog meer geruchten dan over Delta Airlines. Mogelijk kan de Staatssecretaris daar dus nog iets over zeggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wellicht omdat het geruchten zijn, zijn die berichten niet op die manier tot mij gekomen. Ik vind het inderdaad belangrijk dat we met het bedrijf in gesprek blijven. KLM is onze eigen blauwe luchtvaartmaatschappij. Ik wil het niet bagatelliseren, maar we vinden allemaal KLM en HEMA-worst heel erg van Nederland. Een noodscenario is op dit moment niet aan de orde. Het bedrijf is gezamenlijk maar ook als KLM zelf in gesprek met partijen over het weer structureel financieel gezond maken van het bedrijf: welke keuzes moeten we daarin maken, welke visie hebben we daarop en welk beleid willen we daarvoor inzetten? Daarover ben ik wel nadrukkelijk in gesprek met het bedrijf, omdat ik natuurlijk wil weten welke ontwikkelingen zich gaan voordoen en welke keuzes het bedrijf maakt, bijvoorbeeld in de concurrentie met de Gulf Carriers, in de nieuwe bewegingen in de wereld en in de nieuwe luchtvaartstromen die opkomen, maar ook in relatie tot de local carriers in Europa. Dat is ook een markt waarop je een aantal partijen ziet bewegen.

De heer **Bashir** (SP): Als ik de Staatssecretaris beluister, heb ik niet het gevoel dat zij zich voldoende bewust is van de omstandigheden van KLM. Als je namelijk naar de cijfers kijkt – dat zijn gewoon de feiten – zie je dat KLM jaar op jaar rode cijfers draait. Per jaar gaat ongeveer 20% van het eigen vermogen verloren. Dat kun je volgens mij niet zo heel lang volhouden. Is de Staatssecretaris bereid om zich hiermee actief te bemoeien? Het is uiteraard een autonoom bedrijf, maar het is een van de grootste werkgevers van Nederland, waarmee heel veel belangen gemoeid zijn. Dit gaat om een van de economische motoren van Nederland. Op het moment dat het slecht gaat met KLM, gaat het slecht met Schiphol en met Nederland. Deze Staatssecretaris mag het niet zover laten komen. Ik wil dat de Staatssecretaris zich hier veel actiever mee bemoeit. Is zij daartoe bereid?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir moet zich voorstellen dat ik wekelijks spreek met KLM en met partijen als Schiphol. Misschien wil hij

dat ik een iets actievere houding aanneem om het gevoel daarbij te krijgen, maar wij zijn zeer actief met elkaar betrokken want het is inderdaad belangrijk. Ik heb zonet al gezegd dat onze blauwe vogel een van de grootste werkgevers van Nederland is. Schiphol met al zijn werkgelegenheid eromheen is echt een mainport. Het is ontzettend belangrijk dat de combinatie, maar ook andere luchtvaartmaatschappijen, de groei van Schiphol met de hubfunctie blijven bewerkstelligen. Ik kom zo terug op de cijfers, waarover wellicht twijfel bestond, maar ik ben zeer nauw betrokken bij Air France-KLM, niet alleen vanuit de KLM-kant maar ook richting Frankrijk. Dat vind ik ook belangrijk. In de board van Air France-KLM zit ook een Nederlandse afvaardiging. Met alle mensen ben ik in gesprek om steeds opnieuw goed te bekijken welke kant het opgaat. Welke rol spelen wij, kunnen wij spelen en willen wij spelen? En hoe gaan we dat doen om ervoor te zorgen dat er een goed bedrijf is en blijft?

De heer **Bashir** (SP): We zouden toch wat meer van de Staatssecretaris willen horen over de opties en de mogelijkheden, en dan niet alleen over de gesprekken die ze voert maar ook over de resultaten die ze wil behalen. Ik noem bijvoorbeeld de concurrentie. De heer Graus heeft dat punt zonet heel goed aangestipt. Het is een groot probleem. Er is zogenaamd eerlijke concurrentie, maar daar is natuurlijk geen sprake van op het moment dat Arabische luchtvaartmaatschappijen gratis kerosine krijgen en geen landingsrechten hoeven te betalen, terwijl KLM dat in de Arabische regio wel moet doen. Dan is er duidelijk sprake van een oneerlijk speelveld en moet er dus ook ingegrepen worden, en niet alleen door afhoudend te zijn als er om nieuwe rechten wordt gevraagd, maar ook door vraagtekens te plaatsen bij bestaande rechten. Is de Staatssecretaris bereid om niet alleen een actievere houding in te nemen, maar ook actief te zíjn?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet toch even herhalen wat ik zonet heb gezegd. Wat kun je als land, wat kun je als Europa en hoe ga je de wedstrijd aan? Het gelijke speelveld zullen we vanuit Europa of mondiaal moeten bekijken. Die wedstrijd moet je op een ander niveau aangaan. Wij kunnen niet tegen Emirates of Etihad zeggen dat zij hun extra vluchten moeten teruggeven. Zo gaat het niet. Het zijn open akkoorden, waar andersom ook KLM voordeel van heeft. Vorig jaar is er voor het laatst een extra vlucht aangevraagd, een tweede vlucht op Schiphol. Toen heb ik aangegeven dat die nog houdbaar was gezien het economisch evenwicht, maar dat ik het zou gaan monitoren omdat ik verwacht dat het in de toekomst misschien niet houdbaar zal zijn. Op die manier neem ik een actieve houding aan richting onder andere Emirates, om te laten zien hoe wij omgaan met Schiphol. Tegelijkertijd zijn er natuurlijk verdragen over en weer, waarvan beide partijen gebruik kunnen maken. Schiphol heeft daarvan een aantal jaren ruim gebruik kunnen maken die kant op. Ik heb gezegd dat er op het moment dat het andersom loopt, zoals nu het geval is, een goed evenwicht moet bestaan. Voor de toekomst van KLM vind ik dat in eerste instantie KLM en Air France-KLM aan zet zijn. Natuurlijk ben ik daar nauw bij betrokken. Natuurlijk is het belangrijk dat we weten welke kant het bedrijf op wil met zijn keuzes, maar dat gaat in nauwe samenspraak. Als ik kijk naar de organisatie Air France-KLM en de manier waarop die de gesprekken met mij en naar buiten toe aangaat, zie ik dat die organisatie zeer bewust op korte termijn met een strategie wil komen. Dat heeft de CEO van KLM ook laten weten. Ik denk dat iedereen zich zeer bewust is van de urgentie van de situatie en van het feit dat er nadrukkelijk in oplossingen gedacht moet worden.
De heer Van Helvert vroeg of ik duidelijkheid kan geven over de vraag wat mainportgebonden verkeer is en wat niet, en of ik duidelijk kan maken hoe precies de overloopfunctie van Eindhoven en Lelystad werkt. Hierover zijn verschillende notities en brieven door mij geschreven. De Luchtvaartnota was een van de basisdocumenten. Daarin is hieraan ruim aandacht

besteed. Ook in de stukken over het shared vision traject met Schiphol en KLM is ingegaan op de definitie van mainportverkeer. In de Tweede Kamerbrieven over selectiviteit en de ontwikkelingen van Lelystad zelf is aandacht besteed aan de overloop. Ik heb er geen enkel probleem mee om de heer Van Helvert hierin te faciliteren, maar deze stukken zijn er. Ik kan ze de heer Van Helvert opnieuw aanbieden en ik zou hem willen vragen om zich daarop te richten.
De heer Van Meenen heeft gevraagd of ik de berichten ken over de Buitenveldertbaan. Hij heeft daarover blijkbaar gisteren nog een mail gehad. Ja, wij hebben hier begin dit jaar zeer intensief naar gekeken naar aanleiding van signalen uit de regio. De Kamer heeft de rapporten van Helios en de LVNL en het advies van de Alderstafel hierover ontvangen. Ik wijs ook op de brief aan de Kamer van 12 mei, mede naar aanleiding van het verzoek van D66 om de verklaarbaarheid van het baangebruik op te schroeven naar 95%. Ik denk dat het belangrijk is dat dit percentage zo hoog is. We proberen daar zo transparant mogelijk in te zijn, zodat mensen kunnen traceren waarom een baan wel of niet wordt gebruikt. Het is heel begrijpelijk dat mensen denken: het weer ziet er prima uit en toch wordt deze baan gebruikt. Mensen kunnen dan elke dag de verklaringen zien voor afwijkingen, bijvoorbeeld dat er 20 of 30 kilometer verderop een onweersbui hing en het vliegverkeer omgeleid werd. Ik vind die transparantie heel belangrijk. Ik vind het ook belangrijk dat de 95% verklaarbaarheid van baangebruik betekent dat mensen vrijwel alle vluchten terug kunnen herleiden. Ik zal er ook steeds op blijven toezien dat dit gebeurt, want ik kan mij heel goed voorstellen dat je, als je er last van hebt, wilt weten waarom zaken afwijken. Die transparantie wordt dus geborgd.
De heer Van Meenen vroeg ook om het niet behandelen van de wet voordat er een oplossing is voor de regel voor de vierde baan. Een wetsvoorstel wordt eerst behandeld en dan vastgesteld door de Tweede Kamer. Dat wetsvoorstel ontvangt de Kamer een dezer dagen. Nadat het wetsvoorstel door de Kamer is aangenomen, zal ik de uitwerkingsbesluiten naar de Kamer sturen. Zoals de heer Alders in zijn brief van 13 november jongstleden heeft aangegeven, kan de uitkomst van het aangekondigde gesprek tussen partijen over de regel voor de vierde baan, gevolgen hebben voor de precieze invulling van het Lvb (Luchtvaartbesluit). De partijen aan de Alderstafel hebben aangegeven ernaar te streven om binnen twee maanden overeen te komen hoe, gegeven het gesignaleerde knelpunt, uitwerking kan worden gegeven aan de voorliggende wet- en regelgeving inzake het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. De uitkomst van die gesprekken neem ik dus mee bij het opstellen van het definitieve ontwerpLuchtvaartbesluit. De Kamer kan zo de behandeling voorbereiden. Rekening houdend met de door Alders genoemde termijn van twee maanden zal ik de Kamer voorafgaand aan het wetgevingsoverleg de uitkomsten van het nu gestarte beraad aanbieden.
Ik ga nu in op de omgevingsraad. Ik zal de woorden van de heer Elias niet herhalen, want ik vind het heel belangrijk dat de Omgevingsraad Schiphol transparant en democratisch wordt samengesteld. Dat is een erg innovatief proces geweest. Omwonenden zijn ook direct belanghebbenden en ik vind het belangrijk dat zij erbij betrokken worden. Ik hecht waarde aan hun ervaringen en hun visie. Die wil ik laten meewegen in de advisering. Ook acht ik het van belang dat transparant is wie namens wie spreekt. Verkiezingen zijn daarvoor nu eenmaal een geschikt instrument. Ik concludeer dat het langs die weg is gelukt om te komen tot een vertegenwoordiging van de omgeving waarbij het ook helder is door wie de achterban wordt gevormd. Het resultaat is dat 93 geregistreerde bewonersgroepen meer dan 10.000 omwonenden vertegenwoordigen. De heer Elias vroeg wie er zitting nemen in die omgevingsraad. Het adviescollege van de raad zal bestaan uit zestien leden: één van het Rijk, zes vertegenwoordigers van regionaal en lokaal bestuur, vier vertegenwoor-

digers van de sectoren en drie omwonenden. Het bedrijfsleven en de milieuorganisaties leveren ieder één lid.
De heer Elias vroeg wie er zitting nemen in die Omgevingsraad. Welnu, het adviescollege van de raad zal bestaan uit 16 leden: Eén van het Rijk, zes vertegenwoordigers van regionaal en lokaal bestuur, vier vertegenwoordigers van de sector en drie omwonenden. Het bedrijfsleven en de milieuorganisaties leveren ieder één lid.
Het forum voor overleg en consultatie, het regioforum, is net als de huidige CROS wat breder van opzet. Hierin zullen naast vertegenwoordigers van het Rijk, van de regionale overheden en van de sector tien bewonersvertegenwoordigers deelnemen namens de omwonenden van Schiphol, alsmede twee vertegenwoordigers van zowel het bedrijfsleven als milieuorganisaties.
De heer Elias zei: overleg en advies is prima, maar besluiten worden gewoon hier in Den Haag genomen en dat is de Staatssecretaris toch met mij eens? Ik vind het belangrijk dat er consultatie, overleg en advisering plaatsvindt over alle onderwerpen die Schiphol aangaan. Ik kom zo even terug op de woningbouw. In de regio Amsterdam laten wij wonen, werken, vliegen en recreëren, dus al die functies, op de een of andere manier op een relatief heel kleine oppervlakte naast elkaar bestaan. Dat betekent dat er spannende vraagstukken zijn. Ik vind het belangrijk dat er een Omgevingsraad is waarbij partijen trokken en waar de vraagstukken besproken worden. Wat is er allemaal wel niet tot stand gekomen bij de Alderstafels? Daar zijn stevige discussies gevoerd en het wordt zeer gewaardeerd dat die discussies daar plaatsvinden. Mensen staan daar lijnrecht tegenover elkaar, maar beseffen toch dat al die functies naast elkaar moeten bestaan. Alle belangen worden er verdedigd en voor het voetlicht gebracht. Ik vind het dan belangrijk dat er een advies tot stand komt waarin alle belangen worden meegenomen. De Omgevingsraad Schiphol is geen besluitvormend orgaan. Hij laat dus ieders formele rol en bevoegdheid intact, ook die van mij. En gelooft u mij, ik neem die formele rol en bevoegdheden zeer serieus.
De heer Elias zei: als die twee organen samengaan, ga ik ervan uit dat het financieel een besparing oplevert. De meerwaarde en efficiëntie van de Omgevingsraad Schiphol bevindt zich onder andere op inhoudelijk vlak, nu luchtzijdige en landzijdige aspecten van de ontwikkeling van Schiphol integraal en in samenhang worden besproken. Het zal inderdaad organisatorisch betekenen dat er één secretariaat komt en uiteindelijk één loketfunctie. De efficiëntie is echter niet altijd in euro's uit te drukken. Het gaat ook om een effectieve afhandeling van bijvoorbeeld vragen uit de omgeving en om de bestuurlijke lasten, oftewel het aantal vergaderingen per jaar. Er zijn al een aantal efficiëncyslagen gemaakt. Ik denk die nog verder te kunnen maken met dank aan een bundeling van krachten in de Omgevingsraad. Ik denk dan bijvoorbeeld aan mogelijkheden voor nauwere samenwerking bij de dienstverlening aan de omgeving van de Omgevingsraad, de Stichting Leefomgeving Schiphol en het bewonersaanspreekpunt van Schiphol.
De heer Elias vroeg zich af hoe het gaat met de nieuwe voorzitter. U weet dat de heer Alders op dit moment de voorzitter van de Alderstafel en waarnemend voorzitter van de CROS is. In zijn rol van kwartiermaker zal hij ook optreden als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol als deze op 1 januari van start gaat. Tevens zal de heer Alders tijdens de eerste vergadering van de Omgevingsraad een terugkoppeling geven van en verantwoording afleggen over het gelopen proces. Op het moment dat alle nieuwe leden van de Omgevingsraad bekend zijn, zal ik het proces in gang zetten om na overleg met de dan formele leden van de Omgevingsraad de eerste voorzitter te benoemen. Het is voor mij van belang dat deze voorzitter op draagvlak kan rekenen. Tegelijkertijd zal helder zijn dat die rol van groot belang is bij het goed neerzetten van het overlegorgaan en bij de onderwerpen waarvoor we gezamenlijk staan. Dat

betreft de totstandkoming van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel en de soms wat lastige vraagstukken daaromheen, want het gaat niet altijd soepel en gemakkelijk. Maar ik zei het net al: de waarde van het proces is dat iedereen zijn inbreng geeft en er een gewogen uitkomst komt. Zodra bekend is wie de eerste voorzitter wordt, zal ik de Kamer daarover informeren.

De heer **Elias** (VVD): De Staatssecretaris heeft heel positief gesproken over de Alderstafel en het nieuwe orgaan dat eraan komt. Ik kan dat op hoofdlijnen wel degelijk delen. Misschien was ik wat hoekig in mijn eerste termijn, maar ik had niet zo veel tijd. Er zijn heel nuttige dingen gebeurd. Dat staat buiten kijf. Maar de ontwikkeling – ik heb er vaker over gesproken – die ik namens mijn fractie toch wat zorgelijk vind, is dat de jure alles wat de Staatssecretaris zegt natuurlijk klopt, maar dat wij hier de facto een aantal keer hebben moeten fungeren als een soort stempelmachine voor wat er na maanden- en jarenlang onderhandelen en polderen als compromis tot ons gekomen is. Uiteindelijk zijn wij daar zelf voor verantwoordelijk. Wij nemen de besluiten. Dat is allemaal correct. Maar wij hoeven er niet omheen te draaien dat de facto een aantal keer de situatie is ontstaan dat wij iets hier uiteindelijk nog konden afstempelen omdat er aan de Alderstafel een soort godsvrede – dat woord heb ik weleens eerder gebruikt – was ontstaan. Ik wil de Staatssecretaris echt vragen of zij, ondanks het feit dat ik het misschien wat hoekiger formuleer dan zij gewenst acht, op die ontwikkeling wil letten. Want de positieve dingen die zij formuleert, zie ik heus wel. Wie het negatief formuleert, zegt: het is een moderne variant op de repressieve tolerantie uit de jaren zestig. Maar goed, mensen voelen zich gehoord...

De **voorzitter**: Kunt u tot uw vraag komen?

De heer **Elias** (VVD): Zeker, u hebt gelijk. Mensen voelen zich gehoord. Dat is van belang, maar we moeten wel echt een beetje in de gaten houden dat wij hier ook echt de besluiten nemen en niet alleen maar iets dat allang voorgekookt is nog even afstempelen. Dat is de zorg die ik de Staatssecretaris voor de komende jaren vrij serieus wil meegeven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Kijk naar de keuzes die wij hebben gemaakt om ervoor te zorgen dat we een groei kunnen hebben in de luchtvaartsector, de visie die we daarop hebben en de rol die ik daarin speel, onder andere als het gaat om Lelystad, Eindhoven maar ook om de groeimogelijkheden van Schiphol en het maximaliseren van het ontwikkelen van de hubfunctie van Schiphol als geheel. Dan is het niet zo dat wij hier besluiten afstempelen omdat die aan de Alderstafel uniform gedragen worden. Volgens mij is het zo dat we vragen stellen aan de Alderstafel over een aantal hobbels op de weg naar de visie die wij hebben. Hoe willen wij de groei bewerkstelligen, hoe willen wij ervoor zorgen dat de werkgelegenheid blijft bestaan en dat de mainportfunctie er een kan zijn waar heel Nederland trots op is, met een home carrier die we allemaal herkennen? Besluiten aan de Alderstafel moeten wel passen in de visie van waarnaartoe wij gaan. In ieder geval is dat voor mij de leidraad om een besluit te nemen. Als dat gedragen wordt door de Alderstafel, dan ben ik daar blij mee, want dat betekent dat er een breed draagvlak is. Het kan echter ook zo zijn dat de Alderstafel niet tot unanieme uitkomsten komt. Dat zullen we dan moeten wegen. Dat doe ik consciëntieus, met als visie een groei van de luchtvaart in samenhang met woningbouw en ontwikkeling van het gebied.

De heer **Elias** (VVD): Als we maar wel goed met zijn allen in de gaten houden dat niet alleen de formele democratische legitimiteit in het oog

wordt gehouden, maar ook de praktische, en dat wij hier nog wel degelijk de besluiten blijven nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het poldermodel heeft heel veel voordelen en soms heel kleine nadelen.
De CDA-fractie en de PvdA-fractie hebben gevraagd naar bebouwing rondom Schiphol en naar de transformatie. Er werd zelfs de suggestie gedaan om een commissie van wijzen in te stellen. Wat mij betreft is het van nationaal belang om de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchtvaart en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in balans te houden. Daar maak ik me hard voor. Uiteindelijk moet een vliegveld een vliegtuig kunnen laten vliegen. Tegelijkertijd hebben we een enorme woningbouwopgave in het gebied. Daarover zijn we in gesprek met alle partijen. Met alle belanghebbenden zijn uitgebreid argumenten gewisseld. Ik vind het belangrijk dat we knopen doorhakken voor duidelijkheid over ontwikkelingsmogelijkheden. Binnenkort informeer ik de Kamer over de resultaten van SMASH, waarin die onderwerpen samenkomen. Ik vind het belangrijk dat we even doorakkeren hoe alle partijen erin staan, want niet iedereen heeft hetzelfde belang. Dat hoeft ook helemaal niet. Sterker nog, dat zal ook niet gaan gebeuren, maar uiteindelijk zullen we met elkaar de stap naar voren moeten maken. Voor de langere termijn bereid ik een adviesaanvraag voor bij de Omgevingsraad Schiphol. Dat is wat mij betreft te zien als de commissie van wijzen. Een separate commissie daarvoor instellen in de processen die we nu georganiseerd hebben, lijkt mij niet verstandig.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik hoor de Staatssecretaris mooie dingen zeggen over het samengaan van bebouwing en vliegen, zoals: we zijn in gesprek, het is belangrijk dat er knopen doorgehakt worden, we moeten een stap naar voren maken. Dat is allemaal heel erg goed. De vraag is alleen hoelang dat allemaal gaat duren. Wanneer komt daar duidelijkheid over? Want vijf maanden geleden werd de vraag ook in een AO gesteld. Toen werd ook gezegd dat het heel belangrijk is, dat we in gesprek zijn, dat we een stap naar voren moeten maken, knopen moeten doorhakken en binnenkort gaan informeren. Maar de regio en alle partners, en ik denk wij ook, hebben heel erg behoefte aan duidelijkheid over de vraag wanneer nou wat kan en wie daarover wat gaat zeggen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus: is er een bepaalde tijd te verbinden aan het informeren en iets te zeggen over de vorm waarin dat gebeurt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb eerder in een overleg gezegd dat ik hoop dat ik dat besluit voor de kerst kan nemen. Ik voer de aankomende weken intensief overleg. Zoals ik net al zei, lopen de belangen best wel uit elkaar en vrezen partijen grote vrezen. Ik weet niet of dat ook daadwerkelijk zo is, maar nu wordt het spannend en komen we in de eindfase. Ik houd het dan dus bij algemene woorden, maar ik vind het belangrijk dat iedereen zich gehoord voelt als we een besluit nemen, ook op de verhitte momenten. Die zijn er nu voor een deel. Ik zal dat overleg dus hopelijk snel afronden, maar er zijn heel veel partijen bij betrokken en heel veel verschillende belangen, niet alleen tussen partijen maar ook binnen partijen. Je hebt natuurlijk gemeenten die willen bouwen, maar het gaat ook om de werkgelegenheid omdat een groot deel van de gemeenschap op Schiphol werkt. Al die belangen komen dus bij elkaar. Ik zal dat besluit hopelijk nog voor de feestdagen nemen. Kort na mijn besluit zal ik de beleidsnota Mainport en Metropool naar de Kamer sturen. Als dat niet voor de kerst lukt, hebben we gelijk een reces van drie weken, dus als u dan denkt: «jeetje, een hele maand later», komt dat omdat we dan even met zijn allen wat anders doen rondom de kerstdagen. Ik vind het belangrijk dat we er in de eindfase van de discussie voor zorgen dat we alle onderwerpen besproken hebben, want ik weet ook wat er daarna

gebeurt. Dan zijn er altijd partijen die denken: ik ga toch nog even proberen om mijn belang vooruit te schuiven. Uiteindelijk moeten we het met zijn allen doen en moet alles tegelijk in hetzelfde gebied kunnen plaatsvinden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Laten wij dan hopen dat het er voor de kerst is. Ik begrijp dus goed dat de Staatssecretaris ons gaat informeren, het daarna bij de opvolger van de Alderstafel, namelijk de Omgevingsraad Schiphol komt te liggen en er dan pas over gesproken gaat worden. De vraag is dan: is er niet al heel veel besproken en al heel veel duidelijk? Wordt het niet langzaam tijd voor een uitspraak?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zijn twee dingen die ik niet duidelijk heb uitgelegd. Ik verwacht SMASH – over wonen, de transformatie et cetera – op korte termijn af te ronden. Dat gaat dan niet nog een keer naar de Omgevingsraad.
Er zijn vragen gesteld over de wijk Floriande. Het is niet de eerste keer dat we hierover praten; hierover hebben we het al eerder gehad. Toen heb ik aan mevrouw Kuiken van de Partij van de Arbeid uitgelegd dat het moeilijk is uit te leggen aan mensen die last hebben van geluidshinder, dat er gekeken is naar de optimale oplossing en dat het altijd lastig blijft om dat te doen. Op een aantal plekken bij Floriande is de geluidshinder significant afgenomen, maar bij Floriande is sprake van een concentratie. Ik heb toen uitgelegd dat dit het waterbedeffect is. We hebben een aantal regio's bediend doordat er minder overlast kwam, maar het komt nu bij Floriande bij elkaar. Naar aanleiding van het Aldersakkoord is een experiment gestart op de vertrekroute Hoofddorp-Nieuw-Vennep. Doel was om per saldo het aantal gehinderden terug te dringen. Na een uitgebreide evaluatie heeft de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol een positief advies uitgebracht om het experiment verder uit te breiden. Hierop is een vervolgexperiment gestart. Dat is wederom uitvoerig geëvalueerd. Hieruit bleek dat er per saldo sprake was van een vermindering van 281 ernstig gehinderden in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Een toename van de geluidsbelasting als gevolg van het experiment concentreert zich in de wijk Floriande in Hoofddorp. Het effect op Floriande is zorgvuldig in kaart gebracht en ook meegenomen in de besluitvormingsprocessen. Ik zie op dit moment geen reden om het gebruik van de vaste bochtstraal terug te draaien. Wel blijven we de effecten van de vaste bochtstraal monitoren. Dat heb ik in het vorige overleg ook toegezegd. Deze toezegging zal ik gestand doen. Het onderwerp staat ook op de agenda van de nieuwe Omgevingsraad Schiphol. Ik vind dat we even moeten afwachten wat we nu monitoren, want het is heel duidelijk wat er is gebeurd, om te bezien of we daarna actie moeten ondernemen en, zo ja, welke actie. De aandacht voor Floriande is dus niet verloren.
Ik ga door naar Lelystad. Allereerst wil ik me richten tot de heer Bashir. In een vorig AO hebben we een vrij uitgebreide gedachtewisseling gehad over Lelystad. Ik heb steeds aangegeven dat voor mij zorgvuldigheid en voortvarendheid bovenaan staan. De beslissing terugdraaien of uitstellen, of in ieder geval op dit moment van de koers afwijken die we ingezet hebben, is niet aan de orde. Ik begrijp de vragen van de heer Bashir en ik begrijp hoe hij hierin staat, maar dit debat hebben we gevoerd. Met alle respect voor de heer Bashir zeg ik tegen hem dat we dit debat kunnen overdoen, maar dat dit niet gaat leiden tot een andere uitkomst. We zijn waar we zijn. Ik heb goed gehoord hoe de heer Elias denkt over de vertraging die is opgetreden, maar ik denk dat het heel belangrijk is dat we de aanvulling op de MER hebben gedaan en we daar de Commissie voor de m.e.r. naar hebben laten kijken. Zo kunnen we laten zien dat we het zorgvuldig doen. Nu is het belangrijk om het besluit te nemen over de uitbreiding van Lelystad Airport.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb allemaal nieuwe vragen gesteld, bijvoorbeeld over Norwegian, dat misschien vanaf Lelystad zou gaan vliegen en over nieuwe gegevens over vogels rondom Lelystad. Ik heb dus een aantal vragen gesteld die nieuw zijn, ook naar aanleiding van de MER. Ik wil dus toch graag aan de Staatssecretaris vragen om daarop in te gaan, want daar is dit debat voor. We hebben er drie uur voor uitgetrokken, niet alleen om over weet-ik-wat-allemaal te spreken, maar ook over zaken die nu uitgevoerd worden. Als er eenmaal besluiten worden genomen, dan kunnen we altijd nog keren. Daar gaat de Kamer over, en niet de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is niet mijn bedoeling om de vragen van de heer Bashir niet te beantwoorden. Ik heb alleen aangegeven dat de koers die ik heb ingezet op die manier voortgaat. Ik ga zo de vragen allemaal beantwoorden.
Ik ga verder met de vraag van de heer Elias. Hij gebruikte het woord «getreuzel». Ik vind het niet helemaal getreuzel. Ik vind het belangrijk dat we de zorgvuldigheid goed benadrukken, maar ik begrijp ook wel, de heer Elias inmiddels kennende in dit debat, waar dat woord voor hem vandaan komt. Ik hoop de vertraging te beperken tot maximaal vijf maanden. Ik kan geen garanties geven, want het advies gaat nu naar de Raad van State. Dat is een uitermate onafhankelijk orgaan, waarvan ik de heren en dames niet aan een touwtje heb. Ik denk dat alle bouwstenen voor een zorgvuldige besluitvorming er nu zijn. Na vandaag wil ik het luchthavenbesluit zo snel mogelijk naar de Raad van State sturen.
De heer Elias heeft gevraagd of we de Crisis- en herstelwet moeten weggooien omdat de besluiten gewoon genomen moeten worden. Ik heb het hem net al gezegd: ik hecht ook aan de zorgvuldigheid en ik ga ervan uit dat de vertraging maximaal vijf maanden is. Ik vind het heel vervelend. Ik ben zelf ook niet echt een karakter dat dol is op vertraging, maar ik vind de zorgvuldigheid hier zeker aan de orde.
De heer Bashir heeft gevraagd of ik kan garanderen dat Lelystad in 2030 in de zwarte cijfers komt. De businesscase van Lelystad is door een onafhankelijk bureau positief beoordeeld. Alle gehanteerde cijfers en verwachtingen zijn ook als realistisch beoordeeld. Dat is het materiaal waar we nu mee werken. Ik kan niet in de toekomst kijken. Garanties afgeven als het gaat om deze businesscase is ook niet aan mij. Ik denk dat het goed is dat ernaar gekeken is, dat het onafhankelijk beoordeeld is en dat we hiermee werken.
De heren Bashir en Leenders zeiden: er is een serieus vogelprobleem, in de MER is uitgegaan van verouderde cijfers en heeft dit gevolgen voor de vliegveiligheid? Ten eerste wordt er niet gevlogen over de Oostvaardersplassen of over andere vogelrijke zones in Flevoland op de hoogte waar vogels vliegen. Ten tweede is er alleen een risico op aanvaringen met vogels tot 300 meter hoogte. Dat is dus heel dicht bij de luchthaven. Tot die hoogte vliegen ganzen en andere vogels om te foerageren. Zij kunnen daarbij de vliegpaden van de startende of landende vliegtuigen doorkruizen. De belangrijkste foerageerpatronen vanuit de Oostvaardersplassen liggen niet zo dicht bij de luchthaven. Het maakt dus niet zo veel uit hoeveel vogels er precies in de Oostvaardersplassen en omgeving te vinden zijn. Het gaat erom, eender voor grote of kleine aantallen, welke routes er worden gebruikt. Het voornemen uit de MER en de routevariant B+ zijn het resultaat van een zoektocht samen met de regio naar een manier om veilig te vliegen en zo min mogelijk hinder te veroorzaken voor mens en natuur. Uitbreiding van de luchthaven op de voorgestelde manier is uit het oogpunt van vliegveiligheid geen probleem. Ten derde is in de MER wat vogelaantallen betreft niet uitgegaan van verouderde cijfers. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat de MER juist en volledig is en dat de tellingen tot en met 2011 zijn meegenomen. De trend

is daarmee heel goed aangegeven. Dat er het jaar erop meer vogels zijn geteld, betekent niet dat de trend ineens is veranderd.
De heer Bashir vroeg of de groeicijfers nog steeds wel zodanig zijn dat Lelystad nodig is. Na het debat over Lelystad op 26 juni jongstleden zijn de groeicijfers van Schiphol in juni, juli, augustus, september en oktober tussen de 2,6% en 3,8% consequent stijgend. De groei is derhalve hoger dan staat in de marktanalyse van juni dit jaar, namelijk van 1,5%. Het varieert van een stijging van 2,6% in juni 2014 ten opzichte van juni 2013, doorstijgend in oktober 2014 tot 3,8% ten opzichte van oktober 2013.
De heer Bashir heeft gevraagd of ik al maatschappijen heb gesproken die interesse hebben in Lelystad. Hierover hebben we in de laatste AO's steeds over gesproken. Ik heb toen aangegeven dat het voor luchtvaartmaatschappijen gebruikelijk is om pas een à twee jaar voor de invoering van nieuwe bestemmingen hun plannen te communiceren. De initiatiefnemers hebben gesproken met luchtvaartmaatschappijen als Transavia, Corendon, Arkefly, Ryanair, easyJet en Wizz Air. Zij hebben geen concreet commitment afgegeven of contractuele toezeggingen gedaan. Ik heb al eerder aangegeven dat ik denk dat het verstandig is dat we Schiphol de onderhandelingen laten voeren en het verder afwachten. Op de zorg van de heer Bashir over de arbeidsvoorwaarden kom ik zo terug.
De heer Leenders heeft gevraagd welk instrumentarium voor selectiviteit ik ter beschikking heb. Onderdeel van het Aldersakkoord is het convenant selectiviteit tussen het Rijk en Schiphol. Daarbij is de verantwoordelijkheid voor het Rijk het scheppen van extra regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van in totaal 70.000, op basis van het Aldersadvies inzake Eindhoven en Lelystad. De Kamer kent dat. De verantwoordelijkheid van de Schiphol Group is het stimuleringsbeleid voor het benutten van de schaarse capaciteit op Schiphol en het stimuleringsbeleid voor niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens. De exploitant zal dus marktconforme middelen inzetten om marktpartijen te verleiden om naar Lelystad te gaan. U kunt dan denken aan prijsbeleid, aan marketing en acquisitie, aan airline-airportcontracten, maar ook aan een passend faciliteitenaanbod. Er moet nog gebouwd worden, dus wellicht zijn er maatschappijen die verleid kunnen worden omdat zij weten dat er nog gebouwd moet worden. Ik ga ervan uit dat de markt daadwerkelijk zijn werk gaat doen als de aantrekkelijke voorwaarden zijn gecreëerd. Op Eindhoven hebben we gezien dat zowel Ryanair als Transavia daar een basis heeft gerealiseerd. Eindhoven heeft een heel zichtbare rol gekregen in de opvang van de nationale capaciteitsvraag, met een groei van meer dan 1 miljoen passagiers in de afgelopen vier jaar. Er wordt nog eens verkend op welke manier binnen Europeesrechtelijke kaders bij de toewijzing van slots de belangrijkste en in Nederland unieke functie van Schiphol kan worden ondersteund, namelijk het faciliteren van het intercontinentaal verkeer.
De heer Graus vroeg hoe het zit met de kosten van de luchtverkeersleiding en of het klopt dat die hoger zijn dan waarmee nu is gerekend. We hebben op dit moment nog geen inzicht in de kosten. De exploitant van de luchthaven van Lelystad is op dit moment nog in overleg met LVNL over de inrichting van de luchtverkeersdienstleiding en de kosten daarvan. De afspraken daarover zullen worden neergelegd in een intentieovereenkomst tussen de Lelystad Airport, LVNL en CLSK, die ik in het eerste kwartaal van 2015 verwacht. Het Rijk is als bevoegd gezag en opdrachtgever van LVNL en CLSK bij deze gesprekken betrokken om ervoor te zorgen dat de afspraken passen binnen de beleidsmatige, juridische randvoorwaarden en dat zij de afspraken die gemaakt zijn aan de Alderstafel respecteren. De afspraken zullen dus in een intentieverklaringen worden neergelegd. Op dit moment is er geen inzicht in die kosten.
De heer Van Meenen heeft gevraagd hoe de Staatssecretaris kan garanderen dat Natura 2000-doelstellingen niet in gevaar komen. De uitbreiding van de luchthaven en de beperkingen die voor de vliegvei-

ligheid worden ingesteld, vormen geen gevaar voor de Natura 2000-doelstellingen. Voor specifiek de Oostvaardersplassen blijven de in het ontwerpbeheerplan Oostvaardersplassen geformuleerde doelen en maatregelen uitvoerbaar.
De heer Van Meenen heeft ook nog een vraag gesteld over de stikstofdepositie. Voor de duidelijkheid: de Commissie voor de m.e.r. is van mening dat de MER ook op het punt van de stikstofdepositie juist en volledig is. De exploitant zal een passende beoordeling uitvoeren nadat het luchthavenbesluit is vastgesteld. Hierin wordt ook ingegaan op de precieze effecten van de stikstofdepositie en op de eventuele maatregelen. Die komen dus de kant van de Kamer op.

De heer **Van Meenen** (D66): Mijn vraag is eigenlijk of het ook de intentie van de Staatssecretaris is om maatregelen te nemen om de plus als het ware weer te dempen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het net eigenlijk gezegd. We moeten eerst de precieze effecten weten om te bezien of we eventueel maatregelen moeten nemen. In die volgorde wil ik het doen. Op voorhand, zonder dat ik weet waarvoor, roepen: «ik ga maatregelen nemen», vind ik een ingewikkelde, maar we zetten via de passende beoordeling de stappen voor wat betreft de stikstofdepositie.

De heer **Van Meenen** (D66): Het lijkt mij dan logisch om op voorhand wel aan de Staatssecretaris te vragen of zij bereid is om de maatregelen te nemen als die worden voorgesteld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb inmiddels één ding geleerd, namelijk dat ik dan het woord doelmatig hier moet neerleggen. De maatregelen die genomen kunnen en moeten worden, zijn maatregelen die de exploitant moet nemen. Ik vind het belangrijk om eerst te weten wat de uitkomsten zijn voordat er over de maatregelen wordt gesproken. Maar ik vind wel dat de maatregelen genomen moeten worden op het moment dat zij genomen kunnen worden. Ik hoop dat ik de heer Van Meenen daarmee comfort kan bieden, vooruitlopend op van alles en op niet nog niet bekende effecten.
De heer Graus heeft gevraagd of het niet beter is om uit te breiden op Schiphol dan om in Lelystad te investeren. Ik meen mij te herinneren dat de heer Graus mij de vorige keer exact dezelfde vraag heeft gesteld. Ik denk dat ik toen hetzelfde antwoord heb gegeven...

De heer **Graus** (PVV): Om misschien een hoop tijd te besparen: ik heb betoogd dat wij voor uitbreiding van Schiphol blijven en niet voor Lelystad. Dat heb ik nog even gememoreerd. Ik hoef inderdaad niet weer hetzelfde verhaal erop te horen.

De heer **Elias** (VVD): Dieren houden ook van vliegtuigen, toch?

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dank u wel mijnheer Graus, ik ken uw standpunt.
De heren Van Helvert en Leenders hebben gevraagd hoe ik de ontwikkeling van Lelystad kan stimuleren en de overloop van Schiphol naar Lelystad kan vormgeven. Het is mijn verantwoordelijkheid om de regionale luchthavencapaciteit te creëren. Het is aan de Schiphol Group om de overloop te stimuleren en vorm te geven. Ik denk dat het belangrijk is dat de exploitant de maatschappijen overhaalt om naar Lelystad te gaan door middel van een zogenoemd pullbeleid. Ik heb het net al gezegd: het kan prijsbeleid zijn, het kan het faciliteitenaanbod zijn, het kunnen

marketing en acquisitie zijn. Als er aantrekkelijke voorwaarden worden gecreëerd, zullen partijen hun positie in de markt innemen.
Er is een aantal vragen gesteld over Eindhoven en Maastricht Aachen Airport. Op 1 november is het nieuwe luchthavenbesluit voor Eindhoven in werking getreden. Daarmee is de eerste formele stap gezet voor de groei van de luchthaven. In 2015 wordt voor Eindhoven de evaluatie van de eerste fase uitgevoerd. Op 3 juli heb ik de Kamer het plan van aanpak voor deze evaluatie gestuurd. Daarbij komen de businesscase, de hinderbeperking, duurzaamheid, leefbaarheid, de verplaatsing van de militaire functie en het aantal slots tussen 23.00 uur en middernacht aan de orde. Ik heb aangegeven dat de randgemeenten, de bewoners en de Alderstafel een inbreng moeten hebben bij de evaluatie en bij de advisering over het maximaal aantal slots. Alle dingen die ik aan de Kamer heb toegezegd, staan volledig.
De heer Leenders heeft gevraagd naar de landingen tussen 23.00 uur en middernacht. Ik vind draagvlak belangrijk. In de evaluatie wordt specifiek gekeken naar het maximaal aantal slots voor landingen tussen 23.00 uur en middernacht en wordt voor de tweede fase geadviseerd wat als maximum op te nemen in de medegebruiksvergunning. Ik heb uitgelegd op welk moment die wordt vastgelegd. Ik heb de Alderstafel gevraagd om de randgemeenten en bewoners hun inbreng te laten hebben. Ik zal de Kamer te zijner tijd informeren over de evaluatie. Tevens zal ik daarbij de wijze voorleggen waarop ikzelf met mijn collega van Defensie voornemens ben de resultaten doorwerking te laten hebben in de medegebruiksvergunning voor de tweede fase, zodat de Kamer zich voorafgaand aan de vaststelling van de medegebruiksvergunning kan uitspreken.
De heer Van Meenen sprak over Maastricht. Hij noemde het een provinciaal prestigeproject. Ik heb de Kamer in mijn brief van vorige maand geïnformeerd over mijn besluit over het verzoek van de provincie Limburg inzake de resterende rijksinvesteringsbijdrage. Ik heb de Kamer bericht dat het niet gaat om een nieuwe rijksbijdrage, maar om een bijdrage voor investeringen in luchtzijdige infrastructuur, die in 2001 is verleend in het kader van het zogenaamde Relusbeleid. Daarover zijn afspraken vastgelegd in de overeenkomst. Daarmee is wat mij betreft de subsidierelatie tussen het Rijk en de luchthaven van Maastricht formeel beëindigd. De provincie Limburg heeft in dit kader ook een overeenkomst met de luchthaven gesloten en een investeringsbijdrage aan de luchthaven verleend. Zoals ik de Kamer heb aangegeven, heeft het verzoek van de provincie mij geen aanleiding gegeven om het anders te bezien dan het eerdere standpunt, namelijk de bereidheid om de bijdrage te handhaven als de continuïteit van de luchthaven geborgd is en als uitvoering kan worden blijven gegeven aan het gezamenlijk overeengekomen investeringsprogramma. Dat blijft wat mij betreft zo staan.
De heer Van Helvert heeft gevraagd naar de rol van perifere luchthavens. De heer Bashir heeft gevraagd of Maastricht zich niet alleen moet gaan richten op vracht.

De heer **Van Meenen** (D66): Ik kom terug op het vorige punt. Even voor de helderheid: er gaat dus geen rijksgeld naar Limburg voor de instandhouding van de luchthaven?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, er gaat geen nieuw geld heen. Ik heb de Kamer erover geïnformeerd hoe ik de afspraken die in het verleden gemaakt zijn op dit moment zie. Er gaat geen geld naartoe. Het is aan de provincie Limburg. Het is een regionale luchthaven, die inmiddels voor een summier bedrag is overgenomen door de provincie Limburg.
Voorzitter, in de Luchtvaartnota is aangegeven welke rol van nationale betekenis de regionale luchthavens hebben. Zij hebben een functie voor de internationale bereikbaarheid van Nederland en voor het faciliteren van

groothandelsverkeer. Zo staat het erin genoemd. Ook zorgen ze voor versterking van de regionale economie. De luchthavens van Lelystad en Eindhoven hebben daarin een speciale rol, zoals u weet, namelijk voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol. De luchthaven van Rotterdam is een alternatief voor Schiphol in het geval van calamiteiten. De luchthavens van Eelde, Maastricht en Twente hebben primair een regionaal-economische functie. Maastricht heeft op dit moment een rol voor vrachtvervoer. Het is nu aan de provincie, die recentelijk de aandelen heeft overgenomen, om het door de provincie gepresenteerde plan voor de toekomst van de luchthaven uit te voeren. Vrachtvervoer maakt daar expliciet een onderdeel van uit.

De heer Graus maakte een opmerking over België en staatssteun aan Charleroi. De Europese Commissie heeft richtsnoeren geformuleerd op grond waarvan publieke bijdragen aan luchthavens mogelijk zijn. Luchthavens dienen zich daaraan te houden. Het is aan de Commissie om specifieke uitspraken te doen over cases zoals Charleroi. Dit is een onderwerp dat hoog op de aandachtpuntenlijst van de Europese Commissie staat. Ik ken de specifieke situatie van Charleroi niet, maar deze zal binnen Europese afspraken en regels moeten vallen.

De heer Elias heeft mij een compliment gemaakt over het goede overleg met de general aviation. Ik dank hem daarvoor. Ik houd de Kamer op de hoogte van de voortgang daarin.

Er is een aantal vragen gesteld over de arbeidsomstandigheden in de luchtvaart in verband met de discussie over de nieuwe bedrijfsmodellen, zoals bij Norwegian. Ik deel de zorgen. Het is heel simpel: het mag niet zo zijn dat er oneerlijke concurrentie ontstaat op het gebied van arbeidsvoorwaarden of dat er een spiraal ontstaat naar goedkoop werk. Het is belangrijk dat wij veiligheid, arbeidsomstandigheden en alle elementen die te maken hebben met de arbeidscontracten in de luchtvaart, hoog in het vaandel houden. Het is echter wel belangrijk dat wij de feiten goed in beeld hebben. De vraag is hoe het totaalpakket aan primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden van Norwegian en andere maatschappijen met nieuwe arbeidsconstructies er precies uitziet. Hoe verhouden deze voorwaarden zich tot de arbeidsvoorwaarden bij andere internationale luchtvaartmaatschappijen? Als voorwaarden afwijken, wat zijn dan de effecten daarvan op de concurrentiepositie en werkgelegenheid in Europa? Als er ongewenste effecten zijn, welke wet- en regelgeving moet je dan aanpassen om hiertegen op te treden? Het liefst zou ik op dit soort vragen morgen het antwoord hebben, maar het is complex en de informatie is niet direct voorhanden. Momenteel onderzoeken de Europese sociale partners dit. Zij komen in februari met de uitkomsten van het onderzoek. De Europese Commissie komt daarmee in juni.

Ik vind het belangrijk dat het iets breder wordt getrokken. Nu wordt naar Norwegian gekeken, maar ik weet niet of volgende maand een andere luchtvaartmaatschappij weer een nieuw model bedenkt. Het is de bedoeling dat er nu breder naar gekeken wordt, zowel door de Europese sociale partners als de Commissie. Ik vind het belangrijk dat daarin een tweesporenbeleid wordt gevolgd. Aan de ene kant wordt er vanuit de luchtvaart bezien hoe je hiermee omgaat, maar er wordt ook breed gekeken door de sociale partners, in de trant van: hoe doe je dat in de breedte met arbeidsomstandigheden en arbeidsconstructies? Ik denk dat dit belangrijk is. Ik vind het ook belangrijk dat er daarna snel tot een Europees standpunt wordt gekomen en tot een plan om dit eventueel op te lossen. Het is ook belangrijk dat wij ons realiseren dat wij dit Europees moeten oplossen. Ik zal in mijn kennismakingsgesprek met de nieuwe transportcommissaris Bulc vragen om de urgentie te benadrukken en hieraan prioriteit aan te geven. Tot op heden is het zo dat De Verenigde Staten Norwegian niet in deze constructie op de Verenigde Staten laten vliegen, zo lang zaken niet duidelijk zijn. Dat is een duidelijk signaal: in

plaats van wel te laten vliegen totdat het duidelijk is, hebben de VS besloten om dit tijdelijk niet toe te staan.
De heer Leenders en de heer Van Meenen hebben vragen gesteld over het openbaar maken van incidenten. Ook in Nederland worden incidenten en ongevallen in detail bestudeerd en gepubliceerd door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Al tien jaar lang is er een Europese richtlijn. Alle landen hadden een eigen interpretatie van de invulling daarvan. Nu gaan wij over op een Europese verordening voor het melden van luchtvaartvoorvallen. Dat betreft niet alleen ernstige schade of ernstig gewonden. Dit moet de veiligheid in de luchtvaart bevorderen. Die verordening laat de informatie vertrouwelijk behandelen, om te garanderen dat alles wordt gemeld. Hoe meer meldingen, hoe meer trends kunnen worden gesignaleerd en hoe meer maatregelen kunnen worden genomen. Dat is essentieel voor de veiligheid.
De luchtvaartsector is een sector waar veiligheid een gemakkelijk bespreekbaar thema is en waar alles wordt gemeld. Ik ben zelf mee geweest met inspecties, waar men zei: wat een klein los kabeltje lijkt, kan best grote gevolgen hebben. Als er dan iets ernstigs met een vliegtuig gebeurt, heeft dat meteen een enorme impact. Belangrijk is, dat alles wat gezien wordt in het kader van veiligheid, ook wordt gemeld. Op het moment dat die open cultuur er is in een sector, kun je trends veel beter volgen en kun je veel beter maatregelen nemen als het gaat om veiligheidsissues. De bescherming is in Nederland zeer goed geregeld en daardoor krijgen wij heel veel meldingen binnen. De nieuwe Europese verordening zorgt ervoor dat alle landen op dat niveau gaan komen. Ik wil dan ook niet tornen aan de vertrouwelijkheid. Voorvallen per airline publiceren zou er zomaar toe kunnen leiden dat zaken niet meer worden gemeld, om het risico van imagoschade te vermijden. Dat kunnen wij niet hebben, want het belangrijkste is dat het een heel veilige sector is en blijft. Doordat een melding voldoende informatie moet bevatten om goed te kunnen worden geanalyseerd, is deze ook bij anonimiseren vaak nog te herleiden, waardoor ook het risico van minder melden blijft bestaan. Dit neemt niet weg dat ik het wel belangrijk vind dat men transparant is. De nieuwe Europese verordening vraagt de luchtvaartmaatschappijen, de informatie hapklaar aan te leveren, waardoor het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen, het ABL, goede geaggregeerde informatie kan verstrekken. Daarbij kan het ABL rekening houden met actualiteiten. Toen er bijvoorbeeld in de Kamer discussie was over de werk- en rusttijden, is er een overzicht van meldingen gepubliceerd. Dat is heel specifiek gedaan op de vraag vanuit de Kamer. De volgende keer kan het gaan om een trendanalyse op het gebied van de luchtproblemen in cockpits, waar de woordvoerder van D66 naar vroeg. Op die manier wordt er dan omgegaan met de informatie.
Er is een groot onderzoek van EASA gaande naar schadelijke lucht in cockpits. Ik hecht aan de internationale aanpak hiervan en aan internationale spelregels. Het Europese luchtvaartagentschap en het Europese agentschap chemie pakken dit heel goed op. In Nederland wordt door alle partijen goed samengewerkt. Dat levert voortgang en draagvlak op. Er is geen alleingang. Ik weet dat de D66-fractie dit heel belangrijk vindt. Uit de woorden van de heer Van Meenen meende ik op te maken dat hij het gevoel heeft dat er niet steeds weer naar gekeken wordt, maar dat het na het RIVM-onderzoek een beetje einde verhaal is. Maar dat is niet zo; er wordt naar gekeken. Er worden niet altijd internationale bevindingen gedaan die leiden tot meer duidelijkheid. Toch vind ik het belangrijk dat het internationaal wordt aangepakt, simpelweg omdat luchtvaart niet nationaal en zelfs niet Europees is; het is breder. Ik hoop dat ik de heer Van Meenen voldoende comfort heb geboden over dit onderwerp.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik begrijp uw betoog; dat is helder. Toch zijn er verschillen tussen landen wat betreft de meldingen. Ik noem het Verenigd

Koninkrijk en de Verenigde Staten. Hoe verklaart u de verschillen tussen die landen? De argumenten die u geeft met betrekking tot de veiligheid en het melden, gelden natuurlijk ook voor de andere landen. U zegt: wij moeten niet het risico lopen dat er niet meer gemeld wordt, in verband met imagoschade et cetera. Dat geldt ook voor andere landen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij gaan nu van een richtlijn naar een verordening, waardoor een en ander beter wordt afgebakend en duidelijker wordt wat wel en niet moet worden gemeld. Doel daarvan is, te komen tot zo veel mogelijk meldingen. In Nederland wordt er heel veel gemeld, maar die meldingen worden niet openbaar gemaakt. Het kan een los snoertje of een los slangetje zijn, zoals ik net al zei. Er wordt wel geanalyseerd. De meldingen op het terrein van de werk- en rusttijden in de luchtvaart zijn in het verleden wel gepubliceerd. Het is dus niet zo dat de informatie helemaal niet wordt gepubliceerd. Die informatie is zodanig bijeengebracht, dat deze op een vraag van uw Kamer beschikbaar is gekomen. Ik zei zojuist tegen de heer Van Meenen dat het ook zou kunnen dat op die manier de informatie vrijkomt over schadelijke lucht in de cockpit. Dat zal dan specifiek één onderwerp betreffen. Dankzij mijn werkbezoeken ben ik er erg van doordrongen dat het belangrijkste is dat luchtvaartmaatschappijen alles wat ook maar in de buurt komt van het vraagstuk van de veiligheid blijven melden. Dat is belangrijk om de veiligheid te waarborgen, trends te kunnen zien, fouten te kunnen herleiden et cetera.
Ik heb geantwoord op de vragen over de Single European Sky.
Ook het vraagstuk van de gebedsruimte in de bagageafdeling van Schiphol is voorbij gekomen. Ik heb de vorige keer letterlijk gezegd dat ik dit een teken vind van goed werkgeverschap. De beveiliging in dat gebeid staat los van enige gebedsruimte. Dat antwoord is ook nu weer mijn antwoord.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb die vraag bijna twee jaar geleden gesteld, voordat uit onderzoek bleek dat 70 à 80% van de Marokkanen, Turken en noem maar op de jihadstrijd toejuichen en de strijders helden vinden. Dat is nog veel verontrustender. Dat is de reden waarom ik de vraag herhaal. Anders zou ik dat waarschijnlijk niet hebben gedaan. Wat zegt de Staatssecretaris ervan dat de Belgische veiligheidsdiensten hiervoor waarschuwen? Ook in andere landen gebeurt dat. Hoe kan het dat ze in andere landen waarschuwen, maar dat wij hier denken: nee hoor, er is niets aan de hand en alles gaat nog goed? Al jarenlang is het pappen en nathouden. Ik maak mij daar ernstig zorgen over.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, vind ik een gebedsruimte een teken van goed werkgeverschap, of het nu op Schiphol is, bij een luchtvaartmaatschappij of bij welke andere organisatie dan ook in Nederland.

De **voorzitter**: Daarmee is er een einde gekomen aan de beantwoording door de Staatssecretaris in eerste termijn. Wij gaan door met de tweede termijn, met een spreektijd van maximaal 2 minuten, om kort een paar punten te maken, en maximaal één interruptie.
Het woord is aan de heer Van Helvert van het CDA.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Het CDA vindt Schiphol natuurlijk verschrikkelijk belangrijk voor Nederland. Het CDA vindt dat Schiphol moet kunnen groeien. De KLM heeft daarin een belangrijke rol. Overloop van passagiers naar Eindhoven en Lelystad is daarbij nodig. Als Schiphol groeit, is Maastricht-Aken Airport wellicht nodig voor overloop van vracht. Dat is een luchthaven die zich overigens nu al voor een groot deel richt op

vracht. Onzekerheid daarin is funest. Dat is het punt waarover wij het hebben gehad. Wanneer moet Lelystad los, bijvoorbeeld? Wat is het juiste moment? Schiphol verwacht komend jaar 450.000 starts en landingen. Tot 2020 mag dat doorgroeien naar 510.000. Volgens de Alderstafel ontstaat er bij 470.000 al een knelpunt. Dan zou in de spits vaker een vierde baan gebruikt moeten worden, maar dat mag dan weer niet vanwege de overlast. Het zou handig zijn als over die onzekerheid snel een knoop werd doorgehakt. Dan zijn alle stakeholders daarmee bekend.
Hoe bepalen wij wat mainportgebonden is en wat niet? De Staatssecretaris zegt dat zij daarover al veel heeft geschreven. Ik zou niet willen zeggen dat ik binnen twee weken al die geschriften uit mijn hoofd ken, maar totaal onbekend zijn ze mij ook niet. Ik kan mij er wel iets bij voorstellen wat mainportgebonden is en wat niet. Waar het eigenlijk om gaat, is dat al die geschriften van de Staatssecretaris uiteindelijk wel het afwegingskader vormen voor heel concrete vragen die straks aan de orde komen. Moeten vluchten van Corendon naar Lelystad of niet? Moeten de vluchten van Arke of van easyJet naar Lelystad? Moeten alle vluchten binnen Europa daarnaartoe? Dat zijn concrete vragen. Op dit moment is daarover onduidelijkheid en zij moeten op een gegeven moment worden beantwoord.
Ook is er onduidelijkheid over de mogelijkheden voor bouwen en herbestemmen, in bijvoorbeeld Aalsmeer, Amstelveen of Uithoorn. Daarover hebben wij het gehad. Wij kijken uit naar de beloofde spoedige afwikkeling daarvan.
De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij in het verleden duidelijke toezeggingen heeft gedaan over acties met betrekking tot Floriande. Zij heeft ze hier herhaald. Het punt dat ik aan de orde stelde was eigenlijk breder, maar ik heb dat wel gedaan naar aanleiding van de petitie die wij vandaag aangeboden kregen. Mensen voelen zich constant niet gehoord door instanties en worden van het kastje naar de muur gestuurd. Zij deden een beroep op de volksvertegenwoordigers om dat kastje helemaal tegen de muur aan te drukken, zodat zij niet heen en weer gestuurd worden. Naar mijn beleving zou de Alderstafel, of de Omgevingsraad daarvoor zijn. De vraag is of ook in de beleving van de Staatssecretaris dit soort dingen eigenlijk niet hier in de hal moet plaatsvinden, maar in de Omgevingsraad.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft bekwaam heen gepraat om mijn vraag over de eventuele financiële synergievoordelen van het in elkaar schuiven van de verschillende raden, zoals de Alderstafel, in de nieuwe Omgevingsraad. Over de rest van de antwoorden was ik wel zeer tevreden; hartelijk dank daarvoor. Ik zou over dat eerste punt echter graag iets meer willen weten; als het niet nu is, dan in een later stadium. Als je twee dingen samenvoegt, dan moet het toch echt een stuk goedkoper kunnen?
Veel principiëler was ons interruptiedebatje over de democratische legitimiteit. De Staatssecretaris verdedigde nadrukkelijk het poldermodel, waarin zij mij tot op zekere hoogte als haar medestander mag noteren. Omgekeerd wil ik echter wel graag dat zij snapt wat ons punt echt is. Wij moeten er de komende jaren op letten dat wij niet in de situatie terechtkomen dat alles al is afgetikt in organen die formeel geen zeggenschap hebben en wij hier eigenlijk in een soort dwangpositie zitten en alleen nog maar bij het kruisje kunnen tekenen. Ik wil werkelijk dat de Staatssecretaris dit punt serieus neemt. Nogmaals, overleg is belangrijk, evenals elementen van repressieve tolerantie, zoals het vroeger heette. Maar wij beslissen hier.
Ten slotte sluit ik mij aan bij de opmerking over Floriande, maar misschien veel meer in de zin van pars pro toto. Misschien overdrijft die groep, dat kan ik niet beoordelen. Maar hoe komt het nu dat die mensen aan ons melden «wij gaan naar die Alderstafel die daar speciaal voor is, komen in

een soort droogtrommel terecht, komen er versuft weer uit en hebben niets te horen gekregen. Er gebeurt eigenlijk niets met wat wij naar voren brengen.» Laat het desnoods een harde afwijzing van de eisen of verlangens zijn, maar dat gebeurt allemaal niet; het wordt daar maar rondgespeeld. Dit is een voorbeeld van een situatie waarvan wij uitgewerkt kunnen krijgen wat er eventueel misgaat.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Elias over de wijk Floriande. Onze vragen daarover zijn niet beantwoord. Dat geldt ook voor het informeren door de makelaar van mensen die een huis gaan kopen in een aanvliegroute van Schiphol.
Wij hebben ook vragen gesteld over het afstoten van de vrachtdivisie van KLM en over de gevolgen daarvan voor Schiphol. Moet er iets in de wet worden gewijzigd, zodat andere luchtvaartmaatschappijen wel de ruimte krijgen voor luchtvracht vanaf Schiphol?
Over Lelystad blijven wij met de Staatssecretaris van mening verschillen. Ik heb een vraag gesteld over Ryanair en Norwegian. Die moeten straks niet vanaf Lelystad de gewone goede luchtvaartmaatschappijen beconcurreren met slechte arbeidsvoorwaarden. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij dat in ieder geval niet mogelijk maakt?
De heer Leenders vroeg hoe het zit met de lokale fracties van de SP, die wellicht tegen zijn. In de tussentijd is door mijn fractie gebeld met de fractievoorzitter van de Provinciale-Statenfractie van Flevoland. Hij bevestigde ons dat hij niet van standpunt is veranderd. Men heeft nergens mee ingestemd, maar dat wil niet zeggen dat er geen lokale fracties zijn die tegen zijn. Dat is helemaal niet erg, wat de SP is een democratische partij. Het is toegestaan dat lokale fracties voor een luchthaven zijn waar de landelijke partij tegen is. Dat werkt anders dan bijvoorbeeld bij de fractie van de PvdA, waar Kamerleden uit de fractie worden gegooid op het moment dat zij van mening verschillen, of bij de Alderstafel waar tegenstanders vakkundig eruit worden gewerkt op het moment dat zij het niet helemaal eens zijn met de standpunten van de Alderstafel.

De heer **Leenders** (PvdA): Mijn woorden hebben grote indruk gemaakt. Ik ben blij dat ik de heer Bashir van dienst heb kunnen zijn en dat er even contact is geweest tussen hem en de fractie.
Voorzitter. De punten die ik had aangereikt en de vragen die ik heb gesteld zijn in voldoende mate aan de orde geweest. Ik heb dan ook geen behoefte aan verdere opmerkingen en/of vragen, met dank aan de Staatssecretaris.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De Boeing 787 en de Airbus A350 schijnen niet als model te zijn meegenomen bij de meting van geluidsoverlast. Ik heb daar de vorige keer wel om gevraagd. Daar zou ik graag een reactie op willen hebben.
Ik heb geen antwoord gehad op de vraag wie gaat zorgen voor die stevige, daadkrachtige luchtvaartvisie. Ik denk wel dat dit belangrijk en nodig is. Verder heb ik gevraagd hoe wij de KLM uit de vleugellamme positie kunnen halen. Dit moet mogelijk zijn met hulp van het Nederlandse bedrijfsleven en de Nederlandse regering.
Laat heel duidelijk zijn: ik heb persoonlijk niets tegen moslims. Dat wil ik toch even gezegd hebben. Een van mijn beste vrienden is een moslim. Hij durft niet met mij in de openbaarheid te komen, omdat hij bang is dat hij dan door anderen wordt gepakt. Dat is heel triest. Een journalist is daar laatst nota bene getuige van geweest. Waar het om gaat is dit. 70 à 80% van die mensen juicht de jihadstrijders toe. Een paar jaar geleden werd over Fitna ook zo diep gezucht als nu, wanneer ik iets zeg. Nu zie je Fitna iedere dag, op iedere internetsite. Wij hebben dat voorspeld en het is allemaal uitgekomen. Wij moeten geen oogkleppen op hebben. Ik ben gedwongen om hierover toch een motie in te dienen, voor de veiligheid

van mensen, en om te bezien wie hierin wel of niet zijn verantwoordelijkheid neemt. Stel dat er iets gebeurt. Dan staat iedereen plotseling voor de camera's en heeft iedereen het hoogste woord. Dan kunnen wij zeggen: wij hebben destijds gewaarschuwd, maar er is door niemand iets mee gedaan, behalve door de PVV. Dit is wel een soort dossieropbouw. Ik ga daarover dus een motie indienen en dan zal ik zien hoe de stemverhoudingen zijn. Ik wil dat wel weten, want ik ga af op wat Belgische veiligheidsdiensten zeggen; dat is geen onzin. Ik schud het niet uit mijn mouw; de onderzoeken en de berichten liggen er.

De heer **Elias** (VVD): Even louter procedureel, mijnheer Graus. Als u dit wilt om vast te stellen hoe erover wordt gedacht, zeg ik: dat weet u. Wij zijn er allemaal tegen. Dan hoeft u dat VAO niet aan te vragen. Er komt een verslag van dit overleg. Dan belast u ook de plenaire vergadering niet. Als dit echt uw punt is, kunnen wij dat hier afhandelen. Daarvoor hoeven wij niet naar de plenaire zaal.

De heer **Graus** (PVV): Zo ken ik de heer Elias weer. Dat vind ik erg sympathiek en ik zie verder niemand die dit ontkent. Dan is het bij dezen vastgelegd in de Handelingen. Dan is het mij ook goed, maar ik wil mijn verantwoordelijkheid nemen als volksvertegenwoordiger.

De heer **Bashir** (SP): Het is mij totaal niet duidelijk wat de heer Graus gaat voorstellen, want hij heeft het over een gebedsruimte die in de veiligheidsgordel ligt, wat wellicht tot explosieve situaties zou gaan leiden. Hij heeft het ook over een moslimvriend van hem die blijkbaar niet meer op Schiphol mag werken. Ik wil gewoon weten wat hij gaat voorstellen. Ik ben er dus wel voor dat die motie wordt ingediend. Dan gaan wij bezien wat wij ermee gaan doen, maar er is een grote kans dat de SP tegen zal stemmen.

De heer **Graus** (PVV): Ik moet daar dan toch gevolg aan geven, maar ik vind het voorstel van de heer Elias beter. Dat moet ik eerlijk zeggen, want ik ben ook niet zo'n VAO-man als het niet hoeft. Dat zeg ik ook heel eerlijk. De gebedsruimte heb ik in één adem hiermee genoemd, maar het gaat om mensen met een dubbele nationaliteit, van wie uit onderzoeken blijkt dat 70 à 80% gewoon jihadstijders toejuicht. Dat kunnen wij ons niet permitteren. Als ik op Schiphol kom, moet ik mijn flesje Acqua di Gio afgeven aan de douanebeambte. Dat gaat in de container. Aan de andere kant van de muur zitten ze te bidden en te preken en ik weet niet wat te roepen, bijvoorbeeld dat ongelovigen in de nek moeten worden gehouwen. Ik heb daar moeite mee; dat meen ik serieus. Ik spreek namens meer dan een miljoen mensen, mijnheer de voorzitter. Ik moet dus wel mijn verantwoordelijkheid nemen. Daar wil ik het verder bij laten.

De heer **Bashir** (SP): Ik constateer alleen dat de heer Graus grote woorden spreekt, maar vervolgens niet de motie neemt om een motie in te dienen op het moment dat de heer Elias zegt dat hij tegen gaat stemmen. Hij legt zich er gewoon bij neer.

De heer **Graus** (PVV): Als het zo moet gaan, vraag ik dus wel om een VAO, maar ik vind het jammer. Dat kost allemaal een hoop extra geld. Ik vraag dus bij dezen een VAO aan en zal een motie indienen. Nogmaals, ik wil het iedereen naar de zin maken.

De **voorzitter**: Daarvan hebben wij nota genomen. Tot slot is het woord aan de heer Van Meenen van D66.

De heer **Van Meenen** (D66): Voorzitter. Ik heb nog een viertal korte puntjes. Wat de giftige stoffen betreft heeft de Staatssecretaris gewezen

op internationaal onderzoek. Is zij bereid om de onderzoeksvraag naar de Kamer te sturen en de Kamer ook te informeren over de voortgang?
Wat de stikstofdepositie betreft is de Staatssecretaris nog niet bereid om nu al toe te zeggen dat zij de maatregelen zal nemen die eventueel nodig zijn. In die zin geeft zij mij dus te weinig comfort, maar daar zullen wij later, als er meer helderheid is, ongetwijfeld op terugkomen.
Er is een verschil tussen «vertrouwelijk» en «geanonimiseerd openbaar». Daar hebben wij het even over gehad. Ik vraag nogmaals aan de Staatssecretaris: is zij bereid om de incidentenlijst «geanonimiseerd openbaar» te publiceren, zoals andere landen doen? Daar heeft de heer Leenders op gewezen.
Ik onderschrijf het betoog van de VVD over de legitimiteit van overlegtafels.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Van Helvert vroeg wat het juiste moment is voor Lelystad. Wij hebben gezegd 2018, maar dat kan januari 2018 zijn of december 2018. Dan zit er zomaar een jaar verschil tussen. Ik vind dat Schiphol een en ander zo moet inpassen dat het de groei van Schiphol maximaal faciliteert.
Wat de wijk Floriande betreft heb ik begrepen dat de Alderstafel een nieuw voorstel voor een routewijziging van de Spijkerboorroute heeft ontvangen van de gemeente Haarlemmermeer. Op dit moment heeft de Alderstafel dat voorstel ook in behandeling. Het gesprek over het voorstel en het onderliggende onderzoek van het NLR vindt momenteel nog plaats tussen betrokken partijen, zodat aan de hand hiervan een besluit kan worden genomen. Ik heb begrepen dat het streven is om 11 december daarover aan de Alderstafel te spreken en daarover te besluiten. Ik hecht eraan dat het zorgvuldig gebeurt en wacht de uitkomst af. Floriande heeft eerder actie richting de Kamer ondernomen. Ik heb zojuist al uitgelegd dat door de bochtstraal de omgeving ontlast is, maar dat een aantal mensen daarmee stevig is belast. Er wordt steeds gemonitord op die bochtstraal en er zal indien mogelijk in de toekomst actie worden ondernomen. Tegelijkertijd begrijp ik dat een aantal mensen van Floriande met welk antwoord dan ook niet gelukkig zijn, omdat er natuurlijk gewoon geluid over hun huis heen gaat. Ik zie dus de context van het probleem ook. Ik vind het belangrijk dat mensen zich gehoord voelen. Of het probleem daadwerkelijk kan worden opgelost, is dan de volgende vraag.
Dan kom ik op de vraag over het financiële voordeel rond de CROS en de ORS. Het vergelijken van de begroting van de CROS voor 2014 en de begroting van de ORS voor 2015 gaat niet helemaal eenvoudig; die vergelijking schiet tekort. De ORS-begroting streeft naar maximale transparantie. Ik zal de Kamer informeren zodra ik de ORS-begroting heb. Dan zal ik kijken naar het totaal van de kosten van de CROS en de Alderstafel, om te bezien hoe het uitpakt. Ik ben het echter met de heer Elias eens dat, als je op een andere manier gaat werken en als zaken worden samengevoegd, de verwachting is dat daar efficiencywinst uit komt. Tegelijkertijd weet ik dat bij de CROS financiering door partijen buiten de begroting van de CROS om plaatsvond. Ik weet dus niet of het helemaal goed gaat komen, maar ik zal proberen om het de Kamer zo transparant mogelijk te laten zien...

De heer **Elias** (VVD):... en daar s.v.p. in meer algemene zin een gewoonte van te maken. Ik vind het gewoon gek dat, als er zo'n voorstel komt, de financiële synergievoordelen niet zijn vermeld. Doe dat in het algemeen, zou mijn verzoek aan de Staatssecretaris zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mijn streven is in zijn algemeenheid om zo transparant mogelijk te zijn over alles. Ik zal in dit geval op uw verzoek

transparant zijn en u volgend jaar, als daar aanleiding toe is, op voorhand informeren.
Er is gevraagd wat de gevolgen voor Schiphol zijn voor het afstoten van de vrachtdivisie van de KLM. Ik heb de Kamer geïnformeerd over een onderzoek dat loopt naar de ontwikkelingen in vracht en kansrijke corridors. Daarin wordt als ontwikkeling meegenomen het verkleinen van de vrachtdivisie van de KLM. Ik zal de Kamer over het onderzoek informeren. Dat wordt in december afgerond.
Ik was inderdaad vergeten om antwoord te geven op de vraag over de makelaar. Wij hebben hier eerder over gesproken. Er is door partijen in de regio een informatieplicht afgesproken, waarbij projectontwikkelaars en makelaars nieuwe bewoners informeren over de nabijheid van Schiphol. Daarover is eerder uitvoerig juridisch advies op het gebied van bouwrecht ingewonnen. Ik ben bereid om de nieuwe Omgevingsraad te laten inventariseren bij de aangesloten partijen hoe de afgesproken informatieplicht wordt nageleefd. Dit in antwoord op de vraag van de heer Bashir.
De heer Graus vroeg naar de Boeing 787 en de Airbus A350. Die zijn wel degelijk meegenomen in de scenario's. De aantallen van deze toestellen zijn met de recente update nog opgehoogd. De uitfasering van de 747–400 zit eveneens in de analyse. De A320 en de 737 MAX zitten niet in de analyses, omdat zij op dit moment nog niet op de markt zijn. Voor beide types zijn nog geen geluidsgegevens op basis van certificering beschikbaar. De hubcarrier die het merendeel van de bewegingen op Schiphol voor zijn rekening neemt, heeft laten weten dat deze types in het decennium na 2020 naar verwachting niet in de vloot worden opgenomen. De geluidwinst die door de inzet van deze toestellen door de overige carriers na 2020 wordt bereikt, geeft slechts een beperkte extra milieuruimte. Dit gegeven de afspraak om de milieuwinst fiftyfifty toe te delen naar de omgeving en naar de sector, waarbij de groei voornamelijk op de secundaire banen van Schiphol zal moeten worden afgehandeld. Dit zal betekenen dat elke vliegbeweging bovengemiddeld veel milieuruimte kost. Er is dus sprake van een beperkte mogelijkheid voor volumegroei door vlootvernieuwing.
De heer Bashir heeft gevraagd of wij kunnen voorkomen dat Norwegian en Ryanair vanaf Lelystad gaan vliegen. Het principe-antwoord daarop is nee. Dat heeft simpelweg te maken met de mededingingsregelgeving. Er is binnen Europa één markt, en dat betekent dat Europese luchtvaartmaatschappijen vrij binnen Europa kunnen vliegen. Ik heb u eerder toegezegd om u op de hoogte te houden, maar het is aan Schiphol om de overloopfunctie en de invulling van Lelystad vorm te geven. Dat geldt ook voor de onderhandelingen met luchtvaartmaatschappijen.
Dan kom ik op de stikstofdepositie. Bij de vergunningaanvragen in het kader van de Natuurbeschermingswet zal door het Ministerie van EZ worden getoetst of de luchthavenexploitant het effect nauwkeurig heeft onderzocht en kan aantonen dat de mitigerende maatregelen passend en uitvoerbaar zijn. Als extra slot op de deur: als de stikstofdepositie minder is dan 1 mol per hectare, kan deze depositie worden meegenomen in de Programmatische Aanpak Stikstof, de PAS, mits deze is vastgesteld. Dit zal in de loop van 2015 het geval zijn. Omdat dit onzeker is, wordt de aanvraag bij EZ door de exploitant voorbereid. Ik denk dat dit voor de Kamer relevante informatie is.
Ik vind het prima om de onderzoeksvragen van het TCP-onderzoek naar de Kamer te sturen. Dat maakt het transparanter wat er onderzocht wordt.

De heer **Van Meenen** (D66): Hartelijk dank voor die toezegging. Ik heb ook gevraagd of de Kamer op de hoogte wordt gehouden van de voortgang. Is dat ook mogelijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb daar geen enkel probleem mee, maar dan gaat het wel om relevante voortgang. Als ik u bericht dat er geen voortgang is, raakt uw postbus alsmaar voller.
Nog even over de openheid over incidenten. Er was een richtlijn en dat wordt een verordening. Nederland deed het op een bepaalde manier en andere landen blijkbaar weer anders. Met de verordening moeten alle lidstaten zich op dezelfde manier gaan gedragen en rapporteren. Dat achten de lidstaten ook gewenst, omdat het niveau van de bescherming omhoog moet. Er moet maximaal gemeld worden. Het wordt nu ook gemakkelijker om een goede analyse te maken. Daarom kan ik toezeggen de analyse van de «fume events» in de cabines te laten uitvoeren. Anonimiseren is niet voldoende, want als het incident niet voldoende is geanonimiseerd, kan het alsnog tot een vlucht worden herleid. Dat is wat wij niet willen. De gegevens kunnen wel worden gegeneraliseerd. Dan krijg je inzicht in wat een trend of een ontwikkeling is, zonder dat een en ander herleidbaar is. Dat is voor ons belangrijk, om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen niet meer gaan melden, omdat de gegevens te herleiden zijn. Dan komen wij terecht in een spiraal waar wij absoluut niet in terecht willen komen.

De heer **Graus** (PVV): Wie gaat nu die krachtige en stevige luchtvaartvisie opstellen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb zojuist duidelijk aangegeven wat de rol van KLM-Air France is, welke rol ik oppak en hoe ik daar in sta. Wij zullen gezamenlijk moeten komen tot een versterking van de luchtvaart in Nederland, tot behoud van banen en tot een verdere groei van de mainport Schiphol.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Staatssecretaris. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan.

- De Staatssecretaris informeert de Kamer voor het debat over het wetsvoorstel over het normen- en handhavingsstelsel Schiphol over de uitkomsten van het overleg van de betrokken partijen omtrent het knelpunt omtrent de vierde baan.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer zodra de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol is benoemd.
- De Staatssecretaris houdt de Kamer op de hoogte van ontwikkelingen inzake general aviation.
- De Staatssecretaris doet de Kamer de onderzoeksvraag toekomen van het onderzoek van EASA naar giftige stoffen in de cabine en cockpit en houdt de Kamer op de hoogte van de relevante voortgang.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de begroting van de Omgevingsraad Schiphol en over de vraag in hoeverre daarbij financieel synergievoordeel is behaald.

Tot slot constateer ik dat er een VAO zal worden aangevraagd met als eerste spreker het lid Graus.
Ik dank de Staatssecretaris en de aanwezige leden voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.

Sluiting 17.10 uur.

Volledige agenda

1. Aanbieding van het definitieve advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het milieueffectrapport (MER) Lelystad Airport
Kamerstuk 31 936, nr. 231 – Brief regering d.d. 17-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

3. Reactie op de milieueffectrapportage over Luchthaven Lelystad en over de actuele planning van de besluitvorming rond het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport
Kamerstuk 31 936, nr. 229 – Brief regering d.d. 21-10-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

4. Handhavingsrapportage Schiphol 2014 (1 november 2013 tot en met 30 april 2014)
Kamerstuk 29 665, nr. 207 – Brief regering d.d. 15-10-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

5. Omgevingsraad Schiphol: verkiezing bewonersvertegenwoordigers, borging privacygegevens en clusterindeling
Kamerstuk 29 665, nr. 206 – Brief regering d.d. 26-08-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

6. Ontheffingsmogelijkheid vaste stroomvoorziening voor nieuwe toestellen op Schiphol (Dreamliner)
Kamerstuk 29 665, nr. 205 – Brief regering d.d. 17-07-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

7. Schiphol Gebruiksprognose en Experimenteerregeling vervroegen nachtprocedures
Kamerstuk 29 665, nr. 208 – Brief regering d.d. 28-10-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

8. Plan van Aanpak evaluatie Eindhoven Airport fase 1
Kamerstuk 31 936, nr. 223 – Brief regering d.d. 03-07-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

9. Luchthaven Maastricht
Kamerstuk 31 936, nr. 227 – Brief regering d.d. 06-10-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

10. Relevante ontwikkelingen op het terrein van luchtkwaliteit in vliegtuigen
Kamerstuk 31 936, nr. 224 – Brief regering d.d. 20-08-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

11. Beperkte vrijstelling paramotors voor Luchthavenregeling
Kamerstuk 31 936, nr. 205 – Brief regering d.d. 24-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

12. Stand van zaken luchtvaartontwikkelingen naar aanleiding ramp MH17
Kamerstuk 33 997, nr. 15 – Brief regering d.d. 02-09-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

13. Consultatie van de Europese Commissie inzake luchtvaartveiligheid
Kamerstuk 22 112, nr. 1904 – Brief regering d.d. 12-09-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

14. Toezending rapport «Wettelijke evaluatie Luchtverkeersleiding Nederland»
Kamerstuk 31 936, nr. 230 – Brief regering d.d. 17-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

15. Verzamelbrief Luchtvaart
Kamerstuk 31 936, nr. 232 – Brief regering d.d. 18-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld